



PRØVEFLYVNING

VEDRØRER CRD 2008-20 – MDM.003A – 22/08/2013

SAMMENDRAG

Denne udtalelse omhandler spørgsmål vedrørende forbedring af sikkerheden ved prøveflyvning. Det konkrete formål er at fastlægge og harmonisere kravene til kvalifikationerne hos flyvebesætninger på prøveflyvninger og opnå en gnidningsløs overgang til de indførte krav. I udtalelsen foreslås det, at der indføres en driftshåndbog for prøveflyvninger, hvori organisationens politikker og procedurer med relation til prøveflyvninger fastlægges.

Endvidere foreslås det at ændre del-21, så det omfatter et nyt tillæg XII, der gælder for luftfartøjer som defineret i CS-23, hvis MTOM (maksimale startmasse) er over 2 000 kg, og alle luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29. I dette tillæg fokuseres der på følgende emner:

1. definition af prøveflyvninger
2. prøveflyvningskategorier
3. kvalifikationskrav for piloter, der foretager prøveflyvning i kategori 3 og 4
4. definition af og kvalifikationskrav for overordnede testflyvningsingeniører.

Det foreslås, at der indføres "grandfathering"-bestemmelser og overgangsforanstaltninger for at understøtte eventuelt yderligere arbejde vedrørende udstedelse af certifikater til overordnede testflyvningsingeniører. I en separat forhåndsmeddelelse om en foreslået ændring (A-NPA), hvori yderligere data og oplysninger samles, åbnes drøftelserne om indførelse af en ordning med udstedelse af certifikater til besætningsmedlemmer, der defineres som overordnede testflyvningsingeniører.

Denne udtalelse vil blive efterfulgt af en afgørelse, hvori der indføres acceptable måder for overensstemmelse (AMC) og vejledende materiale (GM) i del-21 for at formidle yderligere vejledning om de emner, der behandles i dette dokument.

Anvendelsesområde		Procedureoversigt	
Berørte forordninger og beslutninger:	Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012	Oplæg:	Nej
Berørte interessenter:	Alle DOA/POA/APDOA, flyvebesætninger ved prøveflyvninger på luftfartøjer over 2 000 kg som defineret i CS-23, luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27, CS-29, medlemsstaterne, organisationer inden for uddannelse i prøveflyvning, branchesammenslutninger.	Regelfastsættelsesgruppe:	Ja
Formål/oprindelse:	Harmonisering, sikkerhed	Indholdsspecifikationer	08/12/2004
Reference:	Ikke relevant	Konsekvensvurdering af lovgivningen, type:	Komplet
		Teknisk høring under udarbejdelse af udkast til NPA:	Ja
		Dato for offentliggørelse af NPA:	2008/03
		Varighed af NPA-høring:	5 måneder
		Undersøgelsergruppe:	Yes
		Målrettet høring:	No
		Dato for offentliggørelse af beslutning:	2014/03

Indholdsfortegnelse

1. Proceduremæssige oplysninger	3
1.1. Regelfastsættelsesproceduren	3
1.2. Denne udtalelser og de tilhørende dokumenters opbygning	3
1.3. De næste trin i proceduren	4
2. Forklarende bemærkninger	5
2.1. Problemstillinger, der skal behandles	5
2.2. Mål	5
2.3. Resultater af høringen	6
2.4. Sammendrag af konsekvensanalysen af lovgivningen	9
2.5. Oversigt over de foreslåede ændringer	10
3. Referencer	11
3.1. Berørte forordninger	11
3.2. Berørte beslutninger	11
3.3. Referencedokumenter	11

1. Proceduremæssige oplysninger

1.1. Regelfastsættelsesproceduren

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") har udarbejdet denne udtalelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008¹ (i det følgende benævnt "grundforordningen") og regelfastsættelsesproceduren².

Denne procedure indgår i agenturets regelfastsættelsesprogram for 2013 under MDM.003a. Opgavens indholdsmæssige og tidsmæssige omfang er fastlagt i det tilhørende kommissorium MDM.003(a)³.

Udkastet til denne udtalelse er udarbejdet af agenturet på baggrund af input fra regelfastsættelsesgruppen for MDM.003. Alle interesserede parter blev hørt⁴ i agenturets NPA 2008-20 (meddelelse om foreslået ændring)⁵, som blev offentliggjort den 29. august 2008.

Ved fristens udløb den 31. januar 2009 havde agenturet modtaget 315 bemærkninger fra interesserede parter, herunder aktører inden for branchen, nationale luftfartsmyndigheder, udbydere af uddannelse og faglige organisationer.

Agenturet har behandlet og reageret på de modtagne bemærkninger vedrørende NPA'en. De modtagne bemærkninger og agenturets svar blev fremlagt i svardokument (CRD) 2008-20⁶, som blev offentliggjort den 13. september 2012.

Ved fristens udløb den 13. november 2012 havde agenturet modtaget 11 reaktioner på svardokumentet fra interesserede parter, herunder aktører inden for branchen, nationale luftfartsmyndigheder og faglige organisationer.

Indholdet i denne udtalelse (dvs. den forklarende bemærkning og udkastet til forordning) er udarbejdet af agenturet under hensyntagen til reaktionerne på svardokumentet.

I procedureoversigten på forsiden opsummeres de vigtigste milepæle ved denne regelfastsættelsesaktivitet.

1.2. Denne udtalelser og de tilhørende dokumenters opbygning

Kapitel 1 i denne udtalelse indeholder de proceduremæssige oplysninger vedrørende denne opgave. I kapitel 2 "Forklarende bemærkninger" beskrives det centrale tekniske indhold. Det udkast til bestemmelser, som agenturet foreslår, offentliggøres på agenturets websted⁷. I kapitel 3 opsummeres Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1), senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 6/2013 af 8. januar 2013 (EUT L 4 af 9.1.2013, s. 34).

² Agenturet er forpligtet til at følge en velstruktureret regelfastsættelsesprocedure i henhold til artikel 52, stk. 1, i grundforordningen. Denne procedure er blevet vedtaget af agenturets bestyrelse og benævnes "proceduren for udarbejdelse af regler". Se bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren), *EASA MB Decision No 01-2012* af 13. marts 2012.

³ [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003\(a\)-02-11012010.pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003(a)-02-11012010.pdf)

⁴ I overensstemmelse med artikel 52 i grundforordningen og artikel 5, stk. 3, og artikel 6 i regelfastsættelsesproceduren.

⁵ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2008/NPA%202008-20.pdf>

⁶ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2012/CRD%202008-20.pdf>

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>

administrerende direktørs kommende beslutninger om acceptable måder for overensstemmelse/vejledende materiale.

1.3. De næste trin i proceduren

Denne udtalelse indeholder foreslåede ændringer af forordningen om del-21 og er rettet til Europa-Kommissionen, som vil bruge den som teknisk grundlag for udarbejdelse af et lovforslag.

Den beslutning, der indeholder de acceptable måder for overensstemmelse og det vejledende materiale, vil blive offentliggjort af agenturet, når ændringerne af forordningen om del-21 er vedtaget.

2. Forklarende bemærkninger

2.1. Problemstillinger, der skal behandles

Denne udtalelse omhandler behovet for at harmonisere kvalifikationerne hos flyvebesætninger på prøveflyvninger i EU som svar på en anmodning fra branchen. Branchen har oplevet en række tilfælde, hvor flyvebesætninger på prøveflyvninger, der var kvalificeret i ét land, ikke nødvendigvis var anerkendt i andre lande.

Det erkendes således, at den frie bevægelighed for personer (flyvebesætninger på prøveflyvninger) og tjenesteydelser (prøveflyvningsaktiviteter) skal forbedres.

Et andet emne, som skal behandles, er behovet for, at konstruktions- og produktionsorganisationer, der gennemfører prøveflyvninger, i et dokument skal fastlægge politikkerne og procedurerne med relation til prøveflyvninger. Dette dokument vil skulle godkendes af den for organisationen kompetente myndighed (som kan være en national myndighed eller agenturet).

Denne opgave stammer fra en tidligere indsats hos de fælles luftfartsmyndigheder (JAA). Ved varetagelsen af den tages der hensyn til agenturets nuværende bestemmelser.

2.2. Mål

EASA-systemets overordnede mål er fastlagt i artikel 2 i grundforordningen. Dette forslag vil bidrage til opnåelse af det overordnede mål ved at tage hånd om de problemstillinger, der skitseres i afsnit 2.1.

Det overordnede mål med dette forslag er at sørge for, at der fastsættes krav, som sikrer forsvarlig gennemførelse af prøveflyvninger i kraft af harmoniserede krav til flyvebesætnings kvalifikationer, udarbejdelse af en vejledning i prøveflyvningsoperationer samt sikring af en tilstrækkelig overgangsperiode og "grandfathering"-foranstaltninger.

De specifikke mål er:

- a) indførelse af kravet om en driftshåndbog for prøveflyvninger (FTOM – flight test operations manual), hvor politikkerne og procedurerne med relation til prøveflyvninger fastlægges. FTOM vil omfatte et link til de harmoniserede krav til flyvebesætnings kvalifikationer
- b) harmonisering af kravene til flyvebesætnings kvalifikationer gennem følgende tiltag:
 - 1) fastlægge en definition af prøveflyvninger
 - 2) definere prøveflyvningskategorier
 - 3) fastsætte de nødvendige kvalifikationer for piloter, der foretager prøveflyvning i kategori 3 og 4
 - 4) fastlægge en definition af begrebet overordnet testflyvningsingeniør og beskrive de nødvendige kvalifikationer
- c) overgangsforanstaltninger:

indføre "grandfathering"-bestemmelser for flyvebesætningsmedlemmer, der allerede udfører de pågældende funktioner, og overgangsforanstaltninger for at understøtte

yderligere arbejde og en beslutning vedrørende certifikater til overordnede testflyvningsingeniører.

I en separat forhåndsmeddelelse om en foreslået ændring (A-NPA), hvori yderligere data og oplysninger samles, åbnes drøftelserne om indførelse af en ordning med udstedelse af certifikater til overordnede testflyvningsingeniører. Hvis det på baggrund af A-NPA-høringen besluttes at arbejde videre med certifikater til overordnede testflyvningsingeniører, vil en ny regelfastsættelsesopgave blive dedikeret til dette.

2.3. Resultater af høringen

NPA 2008-20 frembragte bemærkninger om forskellige emner vedrørende anvendeligheden af tillæg XII, driftshåndbogen for prøveflyvninger, definitionen af prøveflyvningskategorier og overordnede testflyvningsingeniører samt kravene med hensyn til piloters og overordnede testflyvningsingeniørers erfaring og kompetencer. Der blev fremlagt svar i svardokumentet CRD 2008-20. Der er foreslået en revideret tekst, hvori der tages hensyn til de bemærkninger, som er blevet foreslået.

Der var nogle få anmodninger om afklaring med hensyn til anvendeligheden af tillæg XII, prøveflyvningskategorierne og ændring af de foreslåede kompetencekrav til overordnede testflyvningsingeniører. Der blev modtaget yderligere reaktioner vedrørende det kontroversielle emne om certifikater til overordnede testflyvningsingeniører og behovet for yderligere reguleringsmæssige retningslinjer for luftfartøjer, som vejer op til 2 000 kg. En række redaktionelle spørgsmål blev også behandlet.

2.3.1 Anvendeligheden af kravene med hensyn til driftshåndbogen for prøveflyvninger

I udtalelsen anføres det, at der kræves en driftshåndbog for prøveflyvninger for alle godkendte konstruktions- og produktionsorganisationer, hos hvem der foretages prøveflyvningsaktiviteter. I beslutningen med relation til denne udtalelse vil materialet om acceptable måder for overensstemmelse blive revideret, og kravet om at have en driftshåndbog for prøveflyvninger for APDOA (alternative procedurer for DOA (konstruktionsorganisationsgodkendelse)) og certificeringsprogrammer vil om nødvendigt blive præciseret.

2.3.2 Anvendeligheden af kravet med hensyn til tillæg XII

Kravet om at overholde tillæg XII gælder for luftfartøjer på over 2 000 kg som defineret i CS-23 og for alle luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29 som beskrevet nærmere nedenfor.

Luftfartøjer på over 2 000 kg som defineret i CS-23 og alle luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29

Forskellige interessenter har forhørt sig om de 2 000 kg, der er fastsat som nedre grænse for anvendeligheden af tillæg XII på luftfartøjer som defineret i CS-23. Det skal bemærkes, at grænsen på de 2 000 kg blev fastsat af revisionsgruppen for at skabe den rette balance mellem luftfartøjets kompleksitet og omfanget af den pålagte prøveflyvning og omkostningerne herved. Denne værdi er bragt på linje med den øvre grænse for flyvemaskiners vægt under ELA2.

I nogle reaktioner blev det anført, at de afgivne svar, som blev fremlagt i svardokumentet, ikke på fyldestgørende vis afklarede anvendeligheden og i nogle tilfælde ikke var konsekvente. Således var det stadig uvist, om den nedre vægtgrænse på 2 000 kg

udelukkende er en anvendelig grænse for tillæg XII med hensyn til luftfartøjer som defineret i CS-23, eller om den er anvendelig for alle luftfartøjer som defineret i CS-23, CS-25, CS-27 og CS-29.

Tillæg XII's anvendelighed afspejles tydeligt i den foreslåede tekst om del-21, men på baggrund af en række reaktioner har agenturet afklaret dette spørgsmål nærmere.

Tillæg XII gælder kun luftfartøjer på over 2 000 kg som defineret i CS-23 og alle luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29.

Gasluftskibe

Situationen var en anden for gasluftskibe. Visse gasluftskibe var ikke omfattet af definitionen af ELA2. Derfor blev der i én reaktion rejst tvivl om, hvorvidt de foreslåede krav til prøveflyvning og navnlig tillæg XII gælder for gasluftskibe. Det skal bemærkes, at det ikke var hensigten at gøre kravene i tillæg XII gældende for gasluftskibe.

Derfor understreges det igen, at tillæg XII kun gælder for luftfartøjer på over 2 000 kg som defineret i CS-23 og alle luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29.

Det skal dog også bemærkes, at kravet om en driftshåndbog for prøveflyvninger fortsat gælder for alle indehavere af DOA/POA (produktionsorganisationsgodkendelse) og APDOA, der foretager prøveflyvninger. Heri indgår luftskibe. I denne håndbog fastlægges organisationens politikker og procedurer med hensyn til prøveflyvning.

2.3.3 "Grandfathering"-bestemmelser

Som svar på en af reaktionerne skal det bemærkes, at "grandfathering"-bestemmelserne gælder for piloter, der deltager i prøveflyvning i kategori 3 og 4, og testflyvningsingeniører. For piloter, der deltager i prøveflyvning i kategori 1 og 2, er kompetencekravene og reglerne om konvertering allerede fastlagt i del-FCL i Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011.

2.3.4 Definition af prøveflyvning, prøveflyvningskategorier og kvalifikationer hos flyvebesætninger på prøveflyvninger

I høringsperioden om NPA 2008-20 modtog agenturet mange bemærkninger med hensyn til definitionen af prøveflyvningskategorier og de kvalifikationer og den erfaring, der kræves for forskellige prøveflyvningskategorier, samt uddannelsespensum.

Disse spørgsmål blev drøftet og afklaret med den særligt udpegede revisionsgruppe. Ændringerne af det oprindelige NPA-forslag har ført til den reviderede tekst, der foreslås i CRD 2008-20.

I en reaktion vedrørende uddannelsespensum mente man, at det i nogle tilfælde er for vidtgående (f.eks. de krævede 350 timer på jorden og 60 timers flyvetræning for overordnede testflyvningsingeniører på kompetenceniveau 1), navnlig i forbindelse med luftfartøjer som defineret i CS-23.

Det skal bemærkes, at ud over grænsen på 2 000 kg for luftfartøjer som defineret i CS-23, som tillæg XII gælder for, er kompetencekravene blevet opdelt i to dele på basis af flyveegenskaberne for luftfartøjer som defineret i CS-23. Dette kan være til støtte for luftfartøjer med en konstruktivt bestemt dykhastighed (Md) på under 0,6 og en maksimumsgrænse på under 7 620 m (25 000 ft).

I en anden reaktion foreslog man en anden kombination af antallet af træningstimer end kombinationen i dette forslag (f.eks. 300 timer på jorden og 90 flyvetimer for overordnede

testflyvningsingeniører på kompetenceniveau 1). Antallet af træningstimer i dette forslag er baseret på revisionsgruppens gennemgang, og derfor foreslår agenturet at fastholde uddannelsesspensum som i svardokumentet CRD 2008-20.

En anden reaktion vedrørte vedligeholdelseskontrollflyvninger. Der findes yderligere oplysninger i det materiale, som agenturet i øjeblikket er i færd med at udarbejde om luftdygtighed og operationelle aspekter ved vedligeholdelseskontrollflyvninger ("Airworthiness and operational aspects for maintenance check flights" – RMT.0393/.0394).

Det skal endvidere bemærkes, at agenturet også er i færd med at udarbejde en NPA om flyvninger med relation til produktion og konstruktion ("Flights related to production and design activity") under RMT.0348/.0349.

2.3.5 Krav til kompetencer/erfaring hos flyvebesætninger på luftfartøjer på under 2 000 kg

På grundlag af de modtagne tilbagemeldinger anerkendes det, at der er behov for yderligere standardisering og vejledning med hensyn til kompetencerne og erfaringen hos flyvebesætninger, der deltager i prøveflyvning med luftfartøjer på under 2 000 kg. Dette kan blive genstand for en regelfastsættelsesopgave.

2.3.6 Overordnede testflyvningsingeniører

Der blev fremsat bemærkninger, som specifikt vedrørte NPA'en om udstedelse af certifikater til overordnede testflyvningsingeniører. Ligeledes modtog man forskellige udtalelser frem til fristen for indgivelse af bemærkninger. Der kunne ikke udledes nogen fælles holdning af de modtagne bemærkninger og heller ikke af den efterfølgende revision, der blev foretaget af den særligt udpegede revisionsgruppe. Der blev opnået generel enighed om at fastlægge kravene til testflyvningsingeniørers kompetencer og erfaring inden for del-21, men afklaringen af spørgsmålet om certifikater blev udskudt for at indhente flere oplysninger.

Således er spørgsmålet om certifikater til overordnede testflyvningsingeniører nu emnet for en A-NPA, som skal afklare det og understøtte en beslutning om det.

I én reaktion blev der anmodet om, at definitionen af overordnede testflyvningsingeniører skulle revideres for at fjerne ordlyden om at "hjælpe piloten med at betjene luftfartøjet og dets systemer". Denne ordlyd understreger den overordnede testflyvningsingeniørers centrale rolle, som kan have en direkte indvirkning på luftfartøjets sikkerhed under prøveflyvning. Derfor foreslår agenturet at undlade at ændre definitionen af overordnede testflyvningsingeniører. Yderligere forklaringer vil blive tilføjet i vejledningsmaterialet for overordnede testflyvningsingeniører.

Som tidligere anført i svardokumentet CRD 2008-20 er det op til DOA/POA/APDOA-indehaveren at beslutte, om det er nødvendigt at have en overordnet testflyvningsingeniør om bord. Hvis dette er nødvendigt, skal vedkommende gennemgå den obligatoriske uddannelse. Det skal bemærkes, at hvis DOA-indehaveren vælger ikke at bruge en overordnet testflyvningsingeniør, men en anden testflyvningsingeniør, er det op til DOA-indehaveren at fastlægge den opgave, som testflyvningsingeniøren pålægges, og uddanne vedkommende i udførelse af opgaven. Agenturet har ikke til hensigt at gøre det obligatorisk at have en testflyvningsingeniør om bord. Flyvebesætningens sammensætning er DOA/POA/APDOA-indehaverens ansvar.

2.3.7 Andre spørgsmål

På baggrund af en enkelt reaktion er definitionen af prøveflyvning blevet opdateret med den mere hensigtsmæssige ordlyd "i overensstemmelse med typekonstruktionen".

2.4. Sammen drag af konsekvensanalysen af lovgivningen

Følgende løsningsmodeller udpeges i konsekvensanalysen af lovgivningen i NPA 2008-20:

- a. Model 0: Basismodellen (ingen ændringer)
- b. Model 1: Regelfastsættelse om prøveflyvning

De berørte interessenter er indehavere af DOA/POA/APDOA, producenter af luftfartøjer på over 2 000 kg som defineret i CS-23 og alle producenter af luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29, motorproducenter, indehavere af eller ansøgere om supplerende typecertifikater, der kan bruge prøveflyvning som et middel til at fastslå overholdelse af bestemmelserne. Endvidere berøres civile flyvebesætninger på prøveflyvninger direkte og efterfølgende også organisationer, der beskæftiger sig med uddannelse i prøveflyvning.

Følgende konsekvenser blev udpeget i konsekvensanalysen af lovgivningen: sikkerhedsmæssige, økonomiske og sociale.

Indvirkningen på sikkerheden er blevet vurderet på baggrund af undersøgelser (en for fastvingefly og en for rotorluftfartøjer), der er foretaget ved ulykker i forbindelse med prøveflyvning, som er forekommet mellem 1990 og 2005. Der er foretaget en gennemgang vha. World Airline Accident Summary (WAAS – Civil Air Publication 479). Problemer, der er fremhævet ved disse ulykker (manglende formel risikostyring, flyvebesætningernes sammensætning og kompetencer, sikkerhedsudstyr) behandles i driftshåndbogen for prøveflyvninger som foreslået i denne udtalelse. For både fastvingefly og rotorluftfartøjer understøttede den sandsynlige årsag til ulykkerne argumenterne for at indføre en driftshåndbog for prøveflyvninger. Endvidere understregede yderligere analyser behovet for passende krav til kompetencerne og erfaringen hos flyvebesætninger på prøveflyvninger.

De økonomiske konsekvenser er blevet vurderet kvalitativt, og der er foreslået afbødende foranstaltninger. Den erfaring og de kompetencer, der kræves af flyvebesætningerne, afhænger af prøveflyvningens og luftfartøjets kompleksitet. Der er planer om inddeling i fire forskellige kategorier for at dække hele viften af prøveflyvningsformer.

De afbødende foranstaltninger består i at begrænse anvendeligheden af tillæg XII til luftfartøjer på over 2 000 kg som defineret i CS-23 og alle luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29, indføre "grandfathering"-bestemmelser, tilpasse kravene til flyvebesætningernes erfaring og kompetencer i forhold til prøveflyvningernes og luftfartøjernes kompleksitet samt etablere langsigtede overgangsforanstaltninger.

Konklusion vedrørende udtalelsen

Da beslutningen om certifikater til overordnede testflyvningsingeniører udgør en separat opgave (se RMT.0583 (MDM.003c) – A-NPA om overordnede testflyvningsingeniører), forventes det, at vedtagelsen af dette forslag vil have en positiv sikkerhedsmæssig indvirkning på alle organisationer og personer, der deltager direkte i prøveflyvning. De økonomiske konsekvenser er blevet minimeret i kraft af rimelige krav og tilstrækkelige overgangsforanstaltninger.

Nærmere oplysninger om denne konsekvensanalyse af lovgivningen fremgår af NPA 2008-20.

2.5. Oversigt over de foreslåede ændringer

Subpart G – "Produktionsorganisationsgodkendelse", punkt 21.A.143 "Redegørelse" foreslås ændret, så det omfatter kravene om en driftshåndbog for prøveflyvninger. Det kræves, at produktionsorganisationer har en driftshåndbog for prøveflyvninger, hvis prøveflyvning indgår i deres aktiviteter. Denne håndbog skal indeholde en nærmere beskrivelse af de politikker og procedurer, som en organisation, der foretager prøveflyvninger, skal efterleve. Der henvises til tillæg XII i kravet om en driftshåndbog for prøveflyvninger. Driftshåndbogen for prøveflyvninger skal forelægges den kompetente myndighed.

Subpart J – "Konstruktionsorganisationsgodkendelse", punkt 21.A.243 "Data" foreslås ændret, så det omfatter kravene om en driftshåndbog for prøveflyvninger. Det kræves, at konstruktionsorganisationer har en driftshåndbog for prøveflyvninger, hvis prøveflyvning indgår i deres aktiviteter. Der henvises til tillæg XII i kravet om en driftshåndbog for prøveflyvninger. Driftshåndbogen for prøveflyvninger skal forelægges agenturet.

Subpart P – "Flyvetilladelse", punkt 21.A.708 "Flyvebetingelser" foreslås ændret, så det omfatter de krav, der udpeges i det nye tillæg XII. Dette tillæg omhandler følgende emner:

Anvendelighed: Tillæg XII gælder for luftfartøjer som defineret i CS-23, hvis MTOM er over 2 000 kg, og alle luftfartøjer som defineret i CS-25, CS-27 og CS-29.

Definitioner: Begreberne prøveflyvning, testflyvningsingeniør og overordnet testflyvningsingeniør defineres.

Prøveflyvningskategorier: I tillæg XII udspecificeres prøveflyvninger i fire forskellige kategorier ud fra flyvningernes kompleksitet.

Kvalifikationer hos flyvebesætninger, der foretager prøveflyvninger: I tillæg XII fastsættes kvalifikationskrav for piloter, der foretager prøveflyvninger i kategori 3 og 4, og for overordnede testflyvningsingeniører.

Kravene til kompetencerne og erfaringen hos testflyvningspiloter og overordnede testflyvningsingeniører afhænger af to parametre, nemlig prøveflyvningens kompleksitet og luftfartøjets kompleksitet. For piloter, der deltager i prøveflyvninger i kategori 1 eller 2, henvises der i de foreslåede krav til del-FCL. For piloter, der deltager i prøveflyvninger i kategori 3 eller 4, og for overordnede testflyvningsingeniører afhænger den krævede uddannelse af, hvilken organisation der ansætter dem.

Overordnede testflyvningsingeniører: Der anføres nærmere oplysninger om godkendelseskrav fra den organisation, som ansætter disse ingeniører.

Andre testflyvningsingeniørers kompetencer og erfaring: Der anføres generelle krav med hensyn til erfaring, uddannelse og opbevaring af dokumentation.

Udfærdiget i Köln, den 22. august 2013.

P. GOUDOU
Administrerende direktør
(underskrift)

3. Referencer

3.1. Berørte forordninger

Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer.

3.2. Berørte beslutninger

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents administrerende direktørs beslutning om ændring af agenturets administrerende direktørs beslutning 2013/001/R af 23. januar 2013 om acceptable måder for overensstemmelse og vejledende materiale i forbindelse med luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer ("AMC and GM to Part 21").

Bemærk: Agenturet vil offentliggøre en beslutning, der indeholder de acceptable måder for overensstemmelse og det vejledende materiale, når gennemførelsesbestemmelserne er blevet offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende.

3.3. Referencedokumenter

A-NPA 2013-XX om certifikater til overordnede testflyvningsingeniører

ICAO-bilag 1 om "Certifikater til personale"

NPA 2008-20 og CRD 2008-20 om prøveflyvning