



FLUGPRÜFUNG

ZUGEHÖRIGES CRD 2008-20 – MDM.003A – 22.08.2013

ZUSAMMENFASSUNG

Diese Stellungnahme behandelt Verbesserungen der Flugprüfungssicherheit mit dem besonderen Ziel, die Qualifikationen zu definieren und zu harmonisieren sowie einen sanften Übergang zu den eingeführten Anforderungen zu erreichen. Diese Stellungnahme schlägt die Einführung eines Flugprüfungsbetriebshandbuchs vor, in dem die Maßnahmen und Verfahren der Betriebe in Bezug auf Flugprüfungen definiert werden.

Zusätzlich wird die Ergänzung von Teil 21 um eine neue Anlage XII vorgeschlagen, die für CS-23-Luftfahrzeuge mit einer MTOM über 2 000 kg und alle CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge gilt. Diese Anlage konzentriert sich auf die folgenden Themen:

1. Definition von Flugprüfungen;
2. Flugprüfungskategorien;
3. Qualifikation der Piloten für Flugprüfungen der Kategorien 3 und 4;
4. Definition und Qualifikation für den leitenden Flugprüfungsingenieur.

Mit Inkrafttreten werden Bestandsschutzregelungen und Übergangsmaßnahmen vorgeschlagen, um ein weiteres Arbeiten am Thema der Lizenzierung von leitenden Flugprüfungsingenieuren (LFTE) zu ermöglichen. Eine separate A-NPA sammelt zusätzliche Daten und Informationen und eröffnet die Diskussion über die Schaffung eines Lizenzierungsplans für einen definitionsgemäßen LFTE.

Dieser Stellungnahme folgt ein Beschluss zur Einführung von AMC und GM in Teil 21 als weitere Leitlinien zu den in diesem Dokument behandelten Themen.

Anwendbarkeit		Ablaufschema	
Betroffene Verordnungen und Beschlüsse:	Verordnung der Kommission (EU) Nr. 748/2012	Konzeptpapier:	Nein
		Regelsetzungsgruppe:	Ja
		Mandat	08.12.2004
		RIA-Typ:	Voll
Betroffene Beteiligte:	Alle DOAs/POAs/APDOAs, Flugprüfungsbesatzungen für CS-23 über 2 000 kg, CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge, Mitgliedstaaten, Flugprüfungsausbildungsbetriebe, Berufsverbände.	Technische Konsultation bei NPA-Abfassung:	Ja
		Veröffentlichungsdatum der NPA:	2008/03
Anlass/ Ursprung:	Harmonisierung, Sicherheit	Dauer der NPA-Konsultation:	5 Monate
		Prüfgruppe:	Ja
		Fokussierte Konsultation:	Nein
Zeichen:	N/A	Veröffentlichungsdatum des Beschlusses:	2014/03

Inhaltsverzeichnis

1. Verfahrensinformationen.....	3
1.1. Das Regelentwicklungsverfahren	3
1.2. Die Struktur dieser Stellungnahme und dazugehörige Dokumente	3
1.3. Die nächsten Schritte im Verfahren	4
2. Erläuterung	5
2.1. Zu behandelnde Themen	5
2.2. Zielsetzungen	5
2.3. Ergebnis der Konsultation.....	6
2.4. Zusammenfassung der Folgenabschätzung	9
2.5. Übersicht über die vorgeschlagenen Änderungen.....	9
3. Referenzen.....	11
3.1. Betroffene Verordnungen	11
3.2. Betroffene Beschlüsse.....	11
3.3. Referenzdokumente.....	11

1. Verfahrensinformationen

1.1. Das Regelentwicklungsverfahren

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (nachstehend die „Agentur“ genannt) hat diese Stellungnahme in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008¹ (nachstehend „Grundverordnung“ genannt) und dem Regelsetzungsverfahren² erarbeitet.

Diese Regelsetzungstätigkeit ist im Regelsetzungsprogramm der Agentur für 2013 unter MDM.003a enthalten. Der Umfang und die Frist der Aufgabe wurden in dem dazugehörigen Mandat (Terms of Reference – ToR) MDM.003(a) definiert.³

Der Entwurfstext dieser Stellungnahme wurde von der Agentur auf Grundlage der Eingaben der Regelsetzungsgruppe für MDM.003 erstellt. Alle Interessengruppen wurden⁴ zur Ankündigung von Änderungen (Notice of Proposed Amendment – NPA) 2008-20⁵ konsultiert, die am 29.08.2008 veröffentlicht wurde.

Bis zum Einsendeschluss am 31.01.2009 hat die Agentur 315 Kommentare von Interessengruppen, einschließlich Industrie, nationaler Luftfahrtbehörden, Ausbildungsanbieter und Berufsverbände, erhalten.

Die Agentur hat die Kommentare zur NPA beantwortet. Die Kommentare und die Antworten der Agentur wurden im Kommentar-Antwort-Dokument (Comment-Response Document – CRD) 2008-20⁶ vorgelegt, das am 13.09.2012 veröffentlicht wurde.

Bis zum Einsendeschluss am 13.11.2012 hat die Agentur 11 Reaktionen auf das CRD von Interessengruppen, einschließlich Industrie, nationaler Luftfahrtbehörden und Berufsverbände, erhalten.

Der Text dieser Stellungnahme (d. h. Erläuterung und Entwurf der Verordnung) wurde von der Agentur unter Berücksichtigung des CRD erstellt.

Das Ablaufschema auf der Titelseite fasst die wichtigsten Meilensteine dieser Regelsetzungstätigkeit zusammen.

1.2. Die Struktur dieser Stellungnahme und dazugehörige Dokumente

Kapitel 1 dieser Stellungnahme enthält die Verfahrensinformationen für diese Aufgabe. Kapitel 2 „Erläuterung“ erklärt den wesentlichen technischen Inhalt. Der von der Agentur

¹ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79, 19. März 2008, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung der Kommission (EU) Nr. 6/2013 vom 8. Januar 2013 (ABl. L 4, 9. Januar 2013, S. 34).

² Die Agentur ist gemäß Artikel 52 Absatz 1 der Grundverordnung zur Einhaltung eines strukturierten Regelsetzungsprozesses für die Festlegung von Vorschriften verpflichtet. Der Verwaltungsrat der Agentur hat einen solchen Prozess erlassen. Er wird „Regelsetzungsverfahren“ genannt. Siehe Verwaltungsratsbeschluss zum Verfahren, das von der Agentur zur Herausgabe von Stellungnahmen, Zertifizierungsspezifikationen und Leitlinien (Regelsetzungsverfahren) angewendet werden muss, Beschluss des Verwaltungsrats der EASA Nr. 01-2012 vom 13. März 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 In Übereinstimmung mit Artikel 52 der Grundverordnung und der Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 des Regelsetzungsverfahrens.

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>.

vorgeschlagene Entwurfsregeltext ist auf der Website der Agentur veröffentlicht.⁷ Kapitel 3 fasst die dazugehörigen zukünftigen Beschlüsse des Exekutivdirektors über AMC/GM zusammen.

1.3. Die nächsten Schritte im Verfahren

Diese Stellungnahme enthält vorgeschlagene Änderungen an Teil 21 der Verordnung und richtet sich an die Europäische Kommission, die sie als technische Grundlage zur Vorbereitung eines Gesetzesvorschlags verwendet.

Der Beschluss, der die annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance – AMC) und Leitlinien (Guidance Material – GM) enthält, wird von der Agentur veröffentlicht, sobald die Änderungen an Teil 21 der Verordnung erlassen sind.

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

2. Erläuterung

2.1. Zu behandelnde Themen

Diese Stellungnahme behandelt den Harmonisierungsbedarf bei den Qualifikationen von Flugprüfungsbesatzungen in Europa als Antwort auf Forderungen der Industrie. Die Industrie erlebte einige Fälle, in denen in einem Land qualifizierte Prüfungsbesatzungen nicht unbedingt in anderen Ländern anerkannt wurden.

Deshalb wurde anerkannt, dass der freie Verkehr von Personen (Flugprüfungsbesatzungen) und Dienstleistungen (Flugprüfungsarbeiten) verbessert werden muss.

Ein weiteres zu behandelndes Thema war die Notwendigkeit von Flugprüfungen ausführenden Herstellungs- und Entwicklungsbetrieben, die Maßnahmen und Verfahren in Bezug auf Flugprüfungen in einem Dokument zu definieren. Dieses Dokument würde von einer Behörde genehmigt, die für den Betrieb zuständig ist (dies kann eine nationale Behörde oder die Agentur sein).

Diese Aufgabe geht aus einer früheren JAA-Bemühung hervor; sie berücksichtigt jedoch den aktuellen Gesetzesrahmen der Agentur.

2.2. Zielsetzungen

Die Gesamtziele des EASA-Systems werden in Artikel 2 der Grundverordnung definiert. Dieser Vorschlag trägt durch die Behandlung der unter 2.1 erläuterten Themen zur Verwirklichung der Gesamtziele bei.

Das Gesamtziel dieses Vorschlags ist die Umsetzung der Anforderungen für die sichere Durchführung von Flugprüfungen, d. h. die Einführung von harmonisierten Anforderungen für Besatzungsqualifikationen, die Abfassung eines Handbuchs für Flugprüfungsoperationen und ein angemessener Übergangszeitraum sowie Bestandsschutzregelungen.

Die Zielsetzungen im Einzelnen sind:

- (a) Einführung der Anforderung für ein Flugprüfungsbetriebshandbuch (FTOM), in dem die Maßnahmen und Verfahren in Bezug auf Flugprüfungen definiert werden. Das FTOM wird einen Link zu den harmonisierten Flugbesatzungsqualifikationen enthalten.
- (b) Harmonisierung der Flugbesatzungsqualifikationen durch folgende Schritte:
 - (1) Erstellung einer Definition für Flugprüfungen,
 - (2) Definition von Flugprüfungskategorien,
 - (3) Festlegung der erforderlichen Pilotenqualifikationen für die Flugprüfungskategorien 3 und 4 sowie
 - (4) Erstellung einer Definition für den leitenden Flugprüfungsingenieur (LFTE) und detaillierte Angabe der erforderlichen Qualifikationen.
- (c) Übergangsmaßnahmen
Einführung von Bestandsschutzregelungen für Flugbesatzungsmitglieder, die die zugewiesenen Funktionen bereits ausführen, sowie Übergangsmaßnahmen, um weitere Arbeiten und eine Entscheidung zum Thema der LFTE-Lizenz zu unterstützen.

Eine separate A-NPA sammelt zusätzliche Daten und Informationen und eröffnet die Diskussion über die Schaffung eines Lizenzierungsplans für LFTE. Wenn das Ergebnis einer A-NPA Konsultation ein Beschluss zur Fortführung der LFTE-Lizenz ist, wird diesem Thema eine neue Regelsetzungsaufgabe gewidmet.

2.3. Ergebnis der Konsultation

Die NPA 2008-20 hat Kommentare zu verschiedenen Themen bezüglich der Anwendbarkeit von Anlage XII, des FTOM, der Definitionen von Flugprüfungskategorien und des LFTE sowie der Erfahrungs- und Kompetenzanforderungen für Piloten und den LFTE generiert. Das CRD 2008-20 enthielt die Antworten. Ein überarbeiteter Text mit Berücksichtigung der Kommentare wurde vorgelegt.

Es gab wenige Reaktionen mit Bitte um Klärung der Anwendbarkeit von Anlage XII, der Flugprüfungskategorien und der Änderung der vorgeschlagenen LFTE-Kompetenzanforderungen. Zusätzliche Reaktionen gingen zum kontroversen Thema der LFTE-Lizenz sowie zum weiteren gesetzlichen Leitfadensbedarf für Luftfahrzeuge bis 2 000 kg Gewicht ein. Auch einige Herausgabethemen wurden behandelt.

2.3.1 Anwendbarkeit der FTOM-Anforderung

In der Stellungnahme wird angegeben, dass für alle genehmigten Herstellungs- und Entwicklungsbetriebe, die Flugprüfungen durchführen, ein FTOM erforderlich ist. In dem Beschluss zu dieser Stellungnahme wird das AMC-Material überarbeitet und gegebenenfalls die Erforderlichkeit eines FTOM für alternative Verfahren zur DOA (APDOA) und zu Zertifizierungsprogrammen ausgearbeitet werden.

2.3.2 Anwendbarkeit der Anlage XII-Anforderung

Die Anforderung der Übereinstimmung mit Anlage XII gilt wie weiter unten erläutert für CS-23-Luftfahrzeuge über 2 000 kg und alle CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge.

CS-23 über 2 000 kg und alle CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge

Mehrere Interessengruppen haben wegen des gewählten Wertes von 2 000 kg als untere Grenze für die Anwendbarkeit von Anlage XII auf CS-23 Luftfahrzeuge angefragt. Es sei darauf hingewiesen, dass der Gewichtsschwellenwert von 2 000 kg von der Prüfgruppe festgelegt wurde, um ein korrektes Gleichgewicht zwischen der Komplexität des Luftfahrzeugs und den Kosten und der Strenge der vorgeschriebenen Flugprüfung zu ermöglichen. Dieser Wert ist mit der oberen ELA2-Gewichtsgrenze für Flugzeuge abgestimmt.

In einigen Reaktionen wurde bemerkt, dass die Antworten im CRD den Anwendbarkeitsbereich nicht vollständig klären und in einigen Fällen widersprüchlich sind. Deshalb wurde weiterhin die Frage gestellt, ob die untere Gewichtsgrenze von 2 000 kg eine Anwendbarkeitsgrenze für Anlage XII nur in Bezug auf CS-23-Luftfahrzeuge ist oder ob sie für alle CS-23, CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge gilt.

Obwohl die Anwendbarkeit von Anlage XII in Teil 21 des vorgeschlagenen Textes klar dargelegt wurde, veranlassten einige Reaktionen die Agentur zur weiteren Klärung dieses Themas.

Die Anwendbarkeit von Anlage XII ist nur auf CS-23-Luftfahrzeuge über 2 000 kg sowie auf alle CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge begrenzt.

Gasgefüllte Luftschiffe

Eine andere Situation wurde für gasgefüllte Luftschiffe festgestellt. Bestimmte gasgefüllte Luftschiffe wurden nicht in der Definition von ELA2 erfasst. Folglich wurde in einer Reaktion die Frage gestellt, ob die vorgeschlagenen Flugprüfungsanforderungen und insbesondere Anlage XII für gasgefüllte Luftschiffe gelten. Es sei darauf hingewiesen, dass nicht die Absicht bestand, die Anforderungen von Anlage XII auf gasgefüllte Luftschiffe anwendbar zu machen.

Deshalb wird erneut betont, dass Anlage XII nur auf CS-23-Luftfahrzeuge über 2 000 kg sowie auf alle CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge anwendbar ist.

Es sollte jedoch zur Kenntnis genommen werden, dass die Anforderungen für ein Flugprüfungsbetriebshandbuch (FTOM) für alle DOAs/POAs und APDOA gültig bleiben, die Flugprüfungen durchführen. Diese umfassen Luftschiffe. Dieses Handbuch wird die Maßnahmen und Verfahren der Betriebe in Bezug auf Flugprüfungen definieren.

2.3.3 Bestandsschutzregelung

Als Antwort auf eine Reaktion sollte zur Kenntnis genommen werden, dass die Bestandsschutzregelung für Piloten, die in den Kategorien 3 und 4 der Flugprüfungen erfasst werden, und für Flugprüfungingenieure gilt. Für Piloten der Flugprüfungskategorien 1 und 2 sind die Kompetenzanforderungen und Konvertierungsregeln schon in Teil-FCL der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 definiert.

2.3.4 Flugprüfungsdefinition, Flugprüfungskategorien, Qualifikation von Flugprüfungsbesatzungen

Im Konsultationszeitraum der NPA 2008-20 erhielt die Agentur viele Kommentare hinsichtlich der Definition der Flugprüfungskategorien und des Umfangs der Qualifikationen und Erfahrungen, welche für die verschiedenen Flugprüfungskategorien erforderlich sind, sowie der Ausbildungslehrpläne.

Diese Themen wurden mit der dedizierten Prüfgruppe diskutiert und abgesprochen. Die Änderungen am ursprünglichen NPA-Vorschlag haben zum überarbeiteten Text im CRD 2008-20 geführt.

In einer Reaktion wurden die Ausbildungslehrpläne in einigen Fällen als exzessiv befunden (z. B. sind 350 Stunden Bodenausbildung und 60 Stunden Flugausbildung für Kompetenzebene 1 LFTE erforderlich), besonders im Kontext der CS-23 Luftfahrzeuge.

Es sei darauf hingewiesen, dass zusätzlich zum Schwellenwert von 2 000 kg für CS-23 Luftfahrzeuge, über denen Anlage XII gilt, eine Zweiteilung der Kompetenzanforderungen basierend auf den Flugmerkmalen von CS-23-Luftfahrzeugen vorgesehen wurde. Dadurch werden Luftfahrzeuge mit einer Auslegungs-Sturzfluggeschwindigkeit (M_d) unter 0,6 und einer maximalen Gipfelhöhe unter 7 620 m (25 000 ft) unterstützt.

In einer anderen Reaktion wurde eine andere Mischung aus weniger und mehr Ausbildungsstunden als in diesem Vorschlag empfohlen (z. B. 300 Bodenstunden und 90 Flugstunden für Kompetenzebene 1 für LFTE). Die Anzahl Ausbildungsstunden in diesem Vorschlag beruhen auf der Prüfung der Gruppe. Deshalb schlägt die Agentur vor, die Ausbildungslehrpläne gemäß CRD 2008-20 beizubehalten.

Eine weitere Reaktion bezog sich auf das Thema der Wartungsflüge. Weitere Informationen sind in den derzeit von der Agentur entwickelten Vorschriften und Regelungen zum Thema

„Lufttüchtigkeits- und Betriebsaspekte für Kontrollflüge zu Instandhaltungszwecken“ RMT.0393/.0394 enthalten.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Agentur auch eine NPA über „Flüge im Zusammenhang mit Herstellungs- und Konstruktionsarbeiten“ unter RMT.0348/.0349 entwickelt.

2.3.5 Kompetenz-/Erfahrungsanforderungen an die Flugbesatzung für Luftfahrzeuge unter 2 000 kg

Auf Grundlage des erhaltenen Feedbacks wird anerkannt, dass eine weitere Standardisierung oder Bereitstellung von Leitfäden für die Kompetenzen und Erfahrungen von Flugbesatzungen erforderlich ist, die an Flugprüfungen für Luftfahrzeuge unter 2 000 kg beteiligt sind. Dies kann das Thema einer zukünftigen Regelungsaufgabe sein.

2.3.6 Leitender Flugprüfungsingenieur

Unterschiedliche Kommentare zur NPA wurden bezüglich der Lizenzierung des leitenden Flugprüfungsingenieurs abgegeben. Während des Reaktionszeitraums wurden auseinandergelassene Meinungen festgehalten. Eine gemeinsame Richtung konnte weder aus den erhaltenen Kommentaren noch aus der anschließenden Prüfung ausgemacht werden, die von der dedizierten Prüfgruppe durchgeführt wurde. Obwohl eine Gesamtübereinkunft für die Definition der Kompetenz- und Erfahrungsanforderungen für Flugprüfungsingenieure innerhalb von Teil 21 erreicht wurde, wurde das Thema einer Lizenz verschoben, um mehr Informationen zusammenzutragen.

Deshalb wird das Thema einer Lizenz für leitende Flugprüfungsingenieure (LFTE) nun in einer A-NPA behandelt, um dieses Thema zu klären und eine Entscheidung zu unterstützen.

In einer Reaktion wurde verlangt, dass aus der LFTE-Definition die Formulierung der Unterstützung des Piloten „beim Betrieb des Luftfahrzeugs und seiner Systeme“ gestrichen wird. Diese Formulierung betont die Schlüsselrolle des LFTE, die direkte Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftfahrzeugs während der Flugprüfung haben kann. Deshalb schlägt die Agentur vor, dass die LFTE-Definition unverändert bleibt. Zusätzliche Erklärungen werden in den Leitlinien für den LFTE hinzugefügt.

Wie schon im CRD 2008-20 angegeben, hat der DOA/POA/APDOA-Inhaber die Entscheidungsgewalt darüber, ob ein leitender Flugprüfungsingenieur an Bord erforderlich ist. Wenn ein LFTE an Bord erforderlich ist, dann muss eine obligatorische Ausbildung erteilt werden. Falls der DOA-Inhaber beschließt, keinen LFTE, sondern einen anderen Flugprüfungsingenieur an Bord einzusetzen, sollte zur Kenntnis genommen werden, dass der DOA-Inhaber eine der Aufgaben dieser Flugprüfungsingenieure angemessene Ausbildung definieren und erteilen muss. Es ist nicht die Absicht der Agentur, einen FTE an Bord vorzuschreiben. Die Zusammensetzung der Besatzung fällt in die Zuständigkeit des DOA/POA/APDOA-Inhabers.

2.3.7 Weitere Themen

Basierend auf einer Reaktion wurde die Flugprüfungsdefinition aktualisiert und enthält jetzt die korrekte Formulierung „Übereinstimmung mit dem Baumuster“.

2.4. Zusammenfassung der Folgenabschätzung

Folgende Optionen wurden in der Folgenabschätzung (Regulatory Impact Assessment – RIA) in der NPA 2008-20 ermittelt:

- a. Option 0: Basisoption (keine Änderung);
- b. Option 1: Flugprüfungsregelsetzung.

Die betroffenen Interessengruppen sind DOAs/POAs/APDOAs, CS-23 über 2 000 kg und alle Hersteller von CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeugen, Motorenhersteller, STC-Inhaber oder -Antragsteller, die Flugprüfungen als Nachweis der Einhaltung der Rechtsvorschriften benutzen könnten. Außerdem sind zivile Flugprüfungsbesatzungen und dadurch Flugprüfungsausbildungsbetriebe direkt betroffen.

In der RIA wurden Auswirkungen auf die Sicherheit sowie ökonomische und soziale Auswirkungen ermittelt.

Die Auswirkungen auf die Sicherheit wurden auf Grundlage von Unfallprüfungen (eine für Starrflügler und eine für Drehflügler) bewertet, die aus Unfällen im Zusammenhang mit Flugprüfungen zwischen 1990 und 2005 erfasst wurden. Es wurde eine Prüfung mit dem World Airline Accident Summary (WAAS – Civil Air Publication 479) ausgeführt. Bei den Unfällen erkannte Probleme (fehlendes formelles Risikomanagement, Zusammensetzung und Kompetenz der Flugbesatzung, Sicherheitsausrüstung) wären im FTOM gemäß Vorschlag dieser Stellungnahme behandelt worden. Ähnlich wie beim Starrflügler sprach die wahrscheinliche Ursache eines Drehflügler-Unfalls für die Einführung eines FTOM. Außerdem unterstützte eine tief greifendere Analyse die Notwendigkeit angemessener Anforderungen für die Kompetenzen und Erfahrungen von Flugprüfungsbesatzungen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen wurden qualitativ bewertet und Minimierungsmaßnahmen vorgeschlagen. Die von der Flugbesatzung verlangten Erfahrungen und Kompetenzen beziehen sich auf die Komplexität der Flugprüfung und des Luftfahrzeugs. Zur Abdeckung des Flugprüfungsbereichs wurden vier Kategorien erwogen.

Die Minimierungsmaßnahmen bestanden aus der Beschränkung der Anwendbarkeit von Anlage XII auf CS-23-Luftfahrzeuge über 2 000 kg, und alle CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge, aus der Einführung einer Bestandsschutzklausel, aus der Anpassung der Erfahrungs- und Kompetenzanforderungen der Flugbesatzung an die Komplexität der Prüfung und des Luftfahrzeugs sowie aus der Einführung langer Übergangsmaßnahmen.

Schlussfolgerung für die Stellungnahme

Unter der Berücksichtigung, dass der LFTE-Lizenzbeschluss eine getrennte Aufgabe sein wird (siehe die RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA zum LFTE), wird erwartet, dass die Annahme dieses Vorschlags positive Auswirkungen auf die Sicherheit aller Betriebe und Personen haben würde, die direkt an Flugprüfungen beteiligt sind. Die wirtschaftlichen Auswirkungen wurden durch proportionale Anforderungen und angemessene Übergangsmaßnahmen minimiert.

Weitere Einzelheiten über diese RIA siehe NPA 2008-20.

2.5. Übersicht über die vorgeschlagenen Änderungen

Abschnitt G – „Genehmigung als Herstellungsbetrieb“ Punkt 21.A.143 „Selbstdarstellung“ soll so geändert werden, dass er die Anforderungen für ein FTOM enthält. Herstellungsbetriebe müssen ein FTOM aufweisen, wenn Flugprüfungen zu ihrer Arbeit

gehören. Dieses Dokument muss die Maßnahmen und Verfahren nennen, die ein Betrieb erfüllen muss, um Flugprüfungen durchführen zu dürfen. Die FTOM-Anforderung enthält einen Link zu Anlage XII. Das FTOM muss der zuständigen Behörde vorgelegt werden.

Abschnitt J – „Genehmigung als Entwicklungsbetrieb“ Punkt 21.A.243 „Daten“ soll so geändert werden, dass er die Anforderungen für ein FTOM enthält. Entwicklungsbetriebe müssen ein FTOM aufweisen, wenn Flugprüfungen zu ihrer Arbeit gehören. Die FTOM-Anforderung enthält einen Link zu Anlage XII. Das FTOM muss der Agentur vorgelegt werden.

Abschnitt P – „Fluggenehmigung“ Punkt 21.A.708 „Flugbedingungen“ soll so geändert werden, dass er die in der neuen Anlage XII identifizierten Anforderungen enthält. Diese Anlage behandelt die folgenden Themen:

Anwendbarkeit: Anlage XII gilt für CS-23-Luftfahrzeuge mit einer MTOM über 2 000 kg und alle CS-25-, CS-27- und CS-29-Luftfahrzeuge.

Begriffsbestimmungen: Die Begriffsbestimmungen von Flugprüfung, Flugprüfungsingenieur (FTE) und leitender Flugprüfungsingenieur (LFTE) sind enthalten.

Flugprüfungskategorien: Anlage XII führt eine Gliederung der Flugprüfungen in vier Kategorien je nach Komplexität der Flugprüfung ein.

Qualifikationen der Flugprüfungsbesatzung: Anlage XII enthält die Qualifikationsanforderungen für Piloten, die die Flugprüfungskategorien 3 und 4 durchführen, und für den LFTE.

Die Anforderungen an die Kompetenzen und Erfahrungen von Flugprüfungspiloten und leitenden Flugprüfungsingenieuren hängen von zwei Parametern ab: Komplexität der Flugprüfung und Komplexität des Luftfahrzeugs. Für Piloten der Flugprüfungskategorien 1 oder 2 sind die vorgeschlagenen Anforderungen in Teil-FCL enthalten. Für die Ausbildung von Piloten der Flugprüfungskategorien 3 oder 4 und von leitenden Flugprüfungsingenieuren ist der Betrieb zuständig, der sie beschäftigt.

Leitender Flugprüfungsingenieur (LFTE): Zulassungsanforderungsdetails über den Betrieb, der sie beschäftigt, sind enthalten.

Kompetenzen und Erfahrungen anderer Flugprüfungsingenieure: Anforderungen an die allgemeinen Erfahrungen, die Ausbildung und die Aufzeichnungspflichten sind enthalten.

Köln, den 22. August 2013

P. Goudou
Exekutivdirektor
(Unterschrift)

3. Referenzen

3.1. Betroffene Verordnungen

Verordnung der Kommission (EU) Nr. 748/2012 vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben.

3.2. Betroffene Beschlüsse

Beschluss des Exekutivdirektors der Europäischen Agentur für Flugsicherheit zur Änderung des Beschlusses 2013/001/R des Exekutivdirektors der Agentur vom 23. Januar 2013 über annehmbare Nachweisverfahren und Leitlinien für die Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben („AMC und GM zu Teil 21“).

Hinweis: Die Agentur wird einen Beschluss mit den AMC und GM veröffentlichen, sobald der Text der Durchführungsbestimmungen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde.

3.3. Referenzdokumente

A-NPA 2013-XX zur „Lizenz für leitende Flugprüfungsingenieure“

ICAO Anlage 1 zur „Lizenzierung von Personal“

NPA 2008-20 und CRD 2008-20 zur „Flugprüfung“