



## REPÜLÉSI TESZTEK

KAPCSOLÓDÓ ANYAG: CRD 2008-20 — MDM.003A — 2013.08.22.

### VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Ez a vélemény a repülési tesztek biztonságának javításával összefüggő kérdéseket tárgyalja azzal a konkrét céllal, hogy a repülési tesztet végző személyzet képesítésének meghatározására és harmonizálására összpontosítson, és lehetővé tegye a bevezetett követelményekre való zökkenőmentes áttérést. E vélemény egy, a szervezet repülési tesztekkel összefüggő politikáit és eljárásait meghatározó berepülési üzemeltetési utasítás bevezetését javasolja.

Ezenkívül javasolja a 21. rész kiegészítését a 2 000 kg-ot meghaladó megengedett maximális felszállótömegű (MTOM), CS-23 besorolású légi járművekre, valamint minden CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járműre vonatkozó új XII. függelékkel. E függelék a következő témakörökre összpontosít:

1. Repülési tesztek meghatározása.
2. Repülésiteszt-kategóriák.
3. Pilótaképzések 3. és 4. kategóriájú repülési tesztekhez.
4. A repülési tesztért felelős vezető mérnök meghatározása és képesítése.

A hatálybalépés mentesítési szabályokat és átmeneti intézkedéseket javasol a repülési tesztért felelős vezető mérnök (LFTE) engedélyezésének témakörében végzett esetleges további munka támogatása érdekében. Egy külön javasolt módosításra vonatkozó előzetes értesítés (A-NPA) további adatokat és információkat gyűjt össze, és elindítja a repülési tesztért felelős vezető mérnök engedélyezési rendszerének létrehozására irányuló egyeztetéseket.

E véleményt egy határozat fogja követni, amely a megfelelés elfogadható módzatait (AMC) és útmutató dokumentumokat (GM) vezet be a 21. részben annak érdekében, hogy további útmutatást nyújtsanak az ebben a dokumentumban tárgyalt témákhoz.

	<b>Alkalmazhatóság</b>	<b>Eljárástérkép</b>
Érintett rendeletek és határozatok:	A Bizottság 748/2012/EU rendelete	Elvi dokumentum: Nem Szabályalkotási csoport: Igen Feladatmeghatározás: 2004. december
Érintett felek:	Minden DOA/POA/APDOA, a 2 000 kg fölötti CS-23 besorolású, valamint a CS-25, CS-27, illetve CS-29 besorolású légi járművek repülési tesztjeit végző személyzet, a tagállamok, a repülési tesztelési képzést nyújtó szervezetek, szakmai szervezetek.	Szabályalkotási hatásvizsgálat típusa: 8. Teljes Műszaki konzultáció az NPA összeállításánál: Igen NPA közzétételének dátuma: 2008. március NPA-konzultáció időtartama: 5 hónap Felülvizsgálati csoport: Igen Célzott konzultáció: Nem
Kezdeményező/forrás:	Harmonizáció, biztonság	Határozat közzétételének napja: 2014. március
Hivatkozás:	Nem alkalmazható (N/A)	

## Tartalomjegyzék

1. Eljárásrendi információk .....	3
1.1. A szabálykidolgozási eljárás.....	3
1.2. E vélemény és a kapcsolódó dokumentumok szerkezete .....	3
1.3. Az eljárás következő lépései .....	4
2. Magyarázó megjegyzések .....	5
2.1. A megtárgyalandó kérdések .....	5
2.2. Célok .....	5
2.3. A konzultáció eredménye .....	6
2.4. A szabályozási hatásvizsgálat összefoglalása .....	9
2.5. A javasolt módosítások áttekintése.....	10
3. Referenciák.....	12
3.1. Érintett rendeletek .....	12
3.2. Érintett határozatok.....	12
3.3. Referenciadokumentumok .....	12

## 1. Eljárásrendi információk

### 1.1. A szabálykidolgozási eljárás

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) a 216/2008/EK rendelettel<sup>1</sup> (a továbbiakban: az alaprendelet) és a szabályalkotási eljárással összhangban dolgozta ki ezt a véleményt<sup>2</sup>.

Ez a szabályalkotási tevékenység az MDM.003a. pont alatt szerepel az Ügynökség 2013. évi szabályalkotási programjában. A feladat hatáskörét és ütemtervét a vonatkozó MDM.003(a) sz. feladatmeghatározás<sup>3</sup> részletezi.

A vélemény szövegtervezetét az Ügynökség dolgozta ki az MDM.003. feladat kapcsán a szabályalkotási csoporttól kapott adatok alapján. A javasolt módosításra vonatkozó, 2008. augusztus 29-én közzétett 2008-20. számú értesítés<sup>4</sup> (NPA) keretében valamennyi érdekelt féllel konzultációt folytattak<sup>5</sup>.

A 2009. január 31-i záró dátumig az Ügynökség 315 különböző észrevételt kapott az érdekelt felektől, többek között ágazati szereplőktől, nemzeti légügyi hatóságoktól, képzést nyújtó szolgáltatóktól és szakmai szervezetektől.

Az Ügynökség megvitatta az értesítéssel kapcsolatban beérkezett észrevételeket, és válaszolt rájuk. A beérkezett észrevételek és az Ügynökség válaszai a 2012. szeptember 13-án közzétett észrevétel-válasz dokumentumban<sup>6</sup> (CRD) jelentek meg.

A 2012. november 13-i záró dátumig az Ügynökség 11 észrevételt kapott a CRD-hez az érdekelt felektől, többek között ágazati szereplőktől, nemzeti légügyi hatóságoktól és szakmai szervezetektől.

E vélemény szövegét (azaz a magyarázó megjegyzéseket és a rendlettervezetet) az Ügynökség dolgozta ki a CRD-vel kapcsolatban kapott észrevételek figyelembevételével.

A címlapon található folyamattérkép összefoglalja e szabályalkotási tevékenység jelentős mérföldköveit.

### 1.2. E vélemény és a kapcsolódó dokumentumok szerkezete

E vélemény 1. fejezete tartalmazza a feladathoz kapcsolódó eljárásrendi információkat. A „Magyarázó megjegyzések” című 2. fejezet az alapvető műszaki tartalomhoz nyújt magyarázatot. A szabálytervezet Ügynökség által ajánlott szövege elérhető az Ügynökség

<sup>1</sup> A legutóbb a 2013. január 8-i 6/2013/EU bizottsági rendelettel (HL L 4., 2013.1.9., 34. o.) módosított, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

<sup>2</sup> Az Ügynökségnek az alaprendelet 52. cikkének (1) bekezdése szerint előírt strukturált szabályalkotási eljárást kell követnie. Az Ügynökség igazgatósága elfogadta ezt az eljárást, amelyre mint „szabályalkotási eljárásra” hivatkozunk. Lásd az igazgatóság határozatát az Ügynökség által vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kibocsátásához alkalmazandó eljárással kapcsolatban (szabályalkotási eljárás), 01-2012 sz. EASA igazgatósági határozat (2012. március 13.).

<sup>3</sup> [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).

<sup>4</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2008/NPA%202008-20.pdf>.

<sup>5</sup> Az Alaprendelet 52. cikkével, valamint a szabályalkotási eljárás 5. cikke (3) bekezdésével és 6. cikkével összhangban.

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

weboldalan<sup>7</sup>. A 3. fejezet az AMC/GM dokumentumokkal kapcsolatos későbbi ED-határozatokat foglalja össze.

### **1.3. Az eljárás következő lépései**

A vélemény a 21. rész szabályozásához javasolt módosításokat tartalmazza, és címzettje az Európai Bizottság, amely azt műszaki alapként használja fel egy jogalkotási javaslat elkészítéséhez.

Az Ügynökség akkor teszi közzé a megfelelés elfogadható módozatait (AMC) és az útmutató dokumentumot (GM) tartalmazó határozatot, amikor a 21. rész szabályozásának módosításait elfogadták.

---

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

## 2. Magyarázó megjegyzések

### 2.1. A megtárgyalandó kérdések

Ez a vélemény – az iparág kérésére adott válaszként – a repülési tesztet végző személyzet képesítési európai harmonizálásának szükségességét tárgyalja. Az iparág számos esetben azt tapasztalta, hogy egy adott országban képesítést szerzett tesztelő személyzetet más országokban nem feltétlenül ismertek el.

Ezért nyilvánvalóvá vált, hogy még van javítanivaló a személyek (a repülési tesztet végző személyzet) és a szolgáltatások (a repülési tesztekkel kapcsolatos tevékenységek) szabad áramlása terén.

Ugyancsak meg kellett tárgyalni azt az igényt, hogy a repülési tesztet végző gyártó és tervező szervezetek egy dokumentumban határozzák meg a repülési teszttel összefüggő politikákat és eljárásokat. Ezt a dokumentumot a szervezetet felügyelő illetékes hatóság (amely lehet nemzeti hatóság vagy az Ügynökség) hagyja jóvá.

Ez a feladat a JAA korábbi munkájából adódik, ugyanakkor figyelembe veszi az Ügynökség jelenlegi szabályozási keretrendszerét.

### 2.2. Célok

Az EASA-rendszer általános céljait az alaprendelet 2. cikke határozza meg. E javaslat a 2.1. pontban körvonalazott problémákat célozza meg, így járulva hozzá az általános célok eléréséhez.

E javaslat általános célja olyan követelmények bevezetése, amelyek lehetővé teszik a repülési tesztek biztonságos lebonyolítását a személyzet képesítésére vonatkozó harmonizált követelmények biztosításával, a berepülési üzemeltetési utasítás meghatározásával, valamint a megfelelő átmeneti időszak és mentesítési intézkedések előírásával.

A konkrét célkitűzések:

- (a) A repülési teszthez kapcsolódó politikákat és eljárásokat meghatározó berepülési üzemeltetési utasítás (FTOM) iránti követelmény bevezetése. A berepülési üzemeltetési utasítás kapcsolódni fog a repülőszemélyzet harmonizált képesítéseivel.
- (b) A repülőszemélyzet képesítéseinek harmonizálása a következő lépéseken keresztül:
  - (1) A repülési tesztek fogalommeghatározásának megadása;
  - (2) Repülésiteszt-kategóriák meghatározása;
  - (3) A 3. és 4. kategóriájú repülési tesztekhez szükséges pilótaképesítések meghatározása;
  - (4) A repülési tesztért felelős vezető mérnök (LFTE) meghatározása és a szükséges képesítések részletezése.
- (c) Átmeneti intézkedések

Mentesítési szabályok bevezetése az érintett funkciókat már ellátó repülőszemélyzetre vonatkozóan, továbbá átmeneti intézkedések bevezetése a repülési tesztért felelős vezető mérnökök engedélyezésével kapcsolatos további munka és határozathozatal támogatására.

Egy külön javasolt módosításra vonatkozó előzetes értesítés (A-NPA) további adatokat és információkat gyűjt, és elindítja a repülési tesztért felelős vezető mérnökök engedélyezési rendszerének létrehozására irányuló egyeztetéseket. Amennyiben az A-NPA dokumentummal összefüggő konzultáció eredményeként továbblépésről születik döntés a repülési tesztért felelős vezető mérnökök engedélyezése kérdésében, a témával egy külön új szabályalkotási feladat foglalkozni.

### **2.3. A konzultáció eredménye**

A 2008-20. sz. NPA-ra különböző témájú észrevételek érkeztek a XII. függelék alkalmazhatósága, a berepülési üzemeltetési utasítás, a repülésiteszt-kategóriák és a repülési tesztért felelős vezető mérnök meghatározása, valamint a pilóták és a repülési tesztért felelős vezető mérnökök tapasztalatára és kompetenciájára vonatkozó követelmények kapcsán. A válaszokat a 2008-20. számú CRD dokumentum tartalmazta. Az észrevételek figyelembe vételével egy átdolgozott szöveget terjesztettek elő.

Kevés olyan észrevétel született, amely a XII. függelék alkalmazhatóságának vagy a repülésiteszt-kategóriáknak a pontosítását vagy a repülési tesztért felelős vezető mérnökök kapcsán javasolt kompetenciakövetelmények módosítását kérte volna. További észrevételek érkeztek a repülési tesztért felelős vezető mérnökök engedélyezésének ellentmondásos kérdésében, illetve a 2 000 kg és annál kisebb tömegű légi járművek esetében a további szabályozási útmutatás szükségességét illetően. Néhány szerkesztési probléma is felmerült.

#### **2.3.1. A berepülési üzemeltetési utasításra vonatkozó követelmény alkalmazhatósága**

A vélemény leszögezi, hogy minden repülési tesztelési tevékenységet folytató jóváhagyott gyártó és tervező szervezet esetében szükség van egy berepülési üzemeltetési utasításra. Az e véleményhez kapcsolódó határozat felülvizsgálja a megfelelés elfogadható módzatairól szóló anyagot, és adott esetben részletesen kifejti a DOA (APDOA) és a tanúsítási programok alternatív eljárásaihoz kapcsolódó berepülési üzemeltetési utasítás meglétére vonatkozó követelményt.

#### **2.3.2. A XII. függelékre vonatkozó követelmény alkalmazhatósága**

A XII. függeléknek való megfelelés követelménye a 2 000 kg-nál nehezebb CS-23 besorolású légi járművekre, valamint minden CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járműre vonatkozik, az alábbiak szerint.

##### 2 000 kg-nál nehezebb CS-23 besorolású légi járművek és minden CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi jármű

Több érintett érdeklődött arról, miért 2 000 kg-ot állapítottak meg alsó határként a XII. függelék CS-23 besorolású légi járművekre való alkalmazhatóságához. Meg kell jegyezni, hogy a felülvizsgálati csoport azért határozta meg a 2 000 kg-os küszöbértékét, hogy lehetővé tegye a légi járművek bonyolultsága és az előírt repülési tesztek költsége és szigorúsága közötti megfelelő egyensúly megteremtését. Ez az érték a repülőgépek tömegének ELA2 szerinti felső határértékéhez igazodik.

Néhány észrevétel szerint a CRD dokumentumban megadott és bemutatott válaszok nem tisztázták teljes körűen az alkalmazhatósági tartományokat, és egyes esetekben nem voltak következetesek. Emiatt továbbra is fennmaradt az a kérdés, hogy a 2 000 kg-os alsó tömeghatár a XII. függelék alkalmazhatósága tekintetében csupán a CS-23 besorolású

légi járművekre, vagy az összes CS-23, CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járműre vonatkozik-e.

Bár a XII. függelék alkalmazhatósága egyértelműen szerepelt a 21. rész ajánlott szövegében, néhány benyújtott észrevétel e kérdés további tisztázására sürgette az Ügynökséget.

A XII. függelék kizárólag a 2 000 kg feletti CS-23 besorolású légi járművekre, valamint az összes CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járműre alkalmazandó.

#### Gázzal töltött léghajók

Egy másik helyzetre hívták fel a figyelmet a gázzal töltött léghajók kapcsán. Az ELA2 fogalom meghatározása nem terjed ki bizonyos gázzal töltött léghajókra. Ebből adódóan az egyik észrevétel felvetette, hogy a javasolt repülési tesztelési követelmények, és különösen a XII. függelék a gázzal töltött léghajókra is vonatkoznak-e. Meg kell jegyezni, hogy a XII. függelékre vonatkozó követelmény gázzal töltött léghajókra való kiterjesztése nem volt szándék.

Ezért ismételt hangsúlyozzuk, hogy a XII. függelék kizárólag a 2 000 kg-nál nehezebb CS-23 besorolású légi járművekre, valamint az összes CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járműre vonatkozik.

Ugyanakkor megjegyzendő, hogy a berepülési üzemeltetési utasításra (FTOM) vonatkozó követelmény minden repülési tesztelést folytató DOA-ra/POA-ra és APDOA-ra érvényes marad. Ezek körébe a léghajók is beletartoznak. Ez az utasítás határozza meg a szervezet repülési tesztekkel kapcsolatos politikáit és eljárásait.

### **2.3.3. Mentésítési szabály**

Válaszként az egyik észrevételre meg kell jegyeznünk, hogy a mentésítési szabály a 3. és 4. kategóriájú repülési tesztekben részt vevő pilótákra és a repülési tesztért felelős mérnökökre vonatkozik. Az 1. és 2. kategóriájú repülési tesztekben részt vevő pilóták esetében a 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendelet FCL-része már meghatározta a kompetenciakövetelményeket és az átváltási szabályokat.

### **2.3.4. Repülési teszt meghatározása, repülésiteszt-kategóriák, a repülési tesztet végző személyzet képzése**

Az NPA 2008-20. számú dokumentum konzultációs időszakában az Ügynökség számos észrevételt kapott a repülésiteszt-kategóriák meghatározása, a különböző repülésiteszt-kategóriákhoz szükséges képzések és tapasztalatok mértéke, valamint a képzési tantervek tekintetében.

Ezeket a kérdéseket a külön erre a célra felállított felülvizsgálati csoporttal vitattuk meg és egyeztettük. Az eredeti NPA javaslaton végzett módosítások eredménye a 2008-20. számú CRD dokumentum által javasolt átdolgozott szöveg lett.

A képzési tantervekkel kapcsolatban felmerült egyik észrevétel bizonyos esetekben túlzottnak találta azokat (a repülési tesztért felelős vezető mérnökök 1. szintű kompetenciájához például 350 órányi földi és 60 órányi légi képzés van előírva), különösen a CS-23 besorolású légi járművekkel összefüggésben.

Meg kell jegyeznünk, hogy a CS-23 besorolású légi járművek esetében a XII. függelék alkalmazási küszöbértékeként meghatározott 2 000 kg-os tömegem túl olyan rendelkezések születtek, amelyek a kompetenciakövetelményt a CS-23 besorolású légi

járművek repülési jellemzői alapján két részre osztották. Ez kedvező lehet a 0,6-nál kisebb tervezett zuhanósebességű és 7 620 méternél (25 000 lábnaál) alacsonyabb maximális csúcsmagasságú légi járművek esetében.

Egy másik észrevétel a javaslatban szereplőtől eltérő összeállítást javasolt a kisebb és nagyobb képzési óraszámok tekintetében (pl. 300 földi órát és 90 repült órát a repülési tesztért felelős vezető mérnökök 1. szintű kompetenciájához). Az e javaslatban szereplő képzési órák száma a csoport által végzett felülvizsgálaton alapult, ezért az Ügynökség a 2008-20. számú CRD dokumentumban szereplő képzési tantervek fenntartását javasolja.

Egy további észrevétel a karbantartási célú repülésekhez kapcsolódott. Erről további információk találhatóak az Ügynökség által „Karbantartási célú ellenőrző repülések légialkalmassági és működési szempontjai” tárgyban jelenleg kidolgozás alatt álló RMT.0390/.0394 szabályozási anyagban.

Azt is meg kell jegyeznünk, hogy az Ügynökség jelenleg egy „Gyártó és tervező tevékenységhez kapcsolódó repülések” tárgyú NPA dokumentumon is dolgozik az RMT.0348/.0349 szám alatt.

### **2.3.5. A repülőszemélyzet kompetenciáira/tapasztalataira vonatkozó követelmények 2 000 kg alatti légi járművek esetében**

A kapott visszajelzések alapján az Ügynökség elismeri, hogy részletesebben kell foglalkozni a 2 000 kg alatti légi járművek repülési tesztjeiben részt vevő repülőszemélyzet kompetenciáinak és tapasztalatainak szabványosításával, illetve az ezzel kapcsolatos útmutatást biztosításával. Ez egy későbbi szabályalkotási feladat tárgya lehet.

### **2.3.6. Repülési tesztért felelős vezető mérnök**

Az NPA dokumentummal kapcsolatban tett észrevételek egy külön csoportja a repülési tesztért felelős vezető mérnök engedélyezésére irányult. Hasonlóan eltérő véleményeket rögzítettek az észrevételek benyújtására rendelkezésre álló időszak során. Sem a beérkezett megjegyzésekből, sem a külön erre a célra felállított csoport által később elvégzett felülvizsgálat alapján nem lehetett megállapítani egy egységes irányt. Bár sikerült általános egyetértésre jutni a repülési tesztért felelős mérnökök kompetenciáinak és tapasztalatainak 21. részben való meghatározásában, az engedély kérdését további információgyűjtés céljából elkülönítették.

Emiatt a repülési tesztért felelős vezető mérnökök (LFTE) engedélyezésének kérdésével most egy A-NPA foglalkozik a kérdés tisztázása és a kapcsolódó határozathozatal elősegítése céljából.

Egy észrevétel a repülési tesztért felelős vezető mérnök meghatározásának felülvizsgálatát kérte annak a szövegrésznek a törlése érdekében, amely úgy fogalmazott, hogy a pilótának segít „a légi jármű és annak rendszerei működtetésében”. Ez a megfogalmazás a repülési tesztért felelős vezető mérnök kulcsszerepét hangsúlyozza, amely a repülési tesztekkel kapcsolatos tevékenységek során közvetlen hatással lehet a repülőgép biztonságára. Az Ügynökség ezért a repülési tesztért felelős vezető mérnök meghatározásának változatlanul hagyását javasolja. A repülési tesztért felelős vezető mérnökről szóló útmutató anyag további magyarázatokkal fog kiegészülni.

A 2008-20. számú CRD dokumentumban már említettek szerint a DOA/POA/APDOA-jóváhagyással rendelkezők feladata eldönteni, hogy szükség van-e a fedélzeten repülési tesztért felelős vezető mérnökre. Ha a fedélzeten szükség van repülési tesztért felelős vezető mérnökre, akkor kötelező képzést nyújtani. Meg kell említeni, hogy amennyiben



egy DOA-jóváhagyással rendelkező ügy dönt, hogy a repülési tesztért felelős vezető mérnök helyett más repülési tesztért felelős mérnököt alkalmaz, akkor a DOA-jóváhagyás birtokosának kell meghatároznia és biztosítania a repülési tesztért felelős mérnökre bízott feladatnak megfelelő képzést. Az Ügynökségnek nem szándéka, hogy kötelezővé tegye repülési tesztért felelős mérnök fedélzeti jelenlétét. A személyzet összetételének meghatározása a DOA/POA/APDOA-jóváhagyás birtokosának a feladata.

### 2.3.7. Egyéb kérdések

Egy észrevétel alapján a megfelelő megfogalmazás érdekében a „típustervnek való megfelelés” kifejezéssel frissült a repülési teszt meghatározása.

## 2.4. A szabályozási hatásvizsgálat összefoglalása

A 2008-20. számú NPA dokumentumban szereplő szabályozási hatásvizsgálat (RIA) a következő lehetőségeket nevezte meg:

- a. 0. lehetőség: Eredeti állapot (nincs változás)
- b. 1. lehetőség: Repülési tesztelési szabályalkotás

Az érintett felek a DOA-k/POA-k/APDOA-k, a 2 000 kg-nál nehezebb CS-23 besorolású légi járművek és a CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járművek gyártói, a hajtóműgyártók, az STC tanúsítvánnyal rendelkezők, illetve azok a kérelmezők, amelyek a rendeleteknek való megfelelés bizonyításához alkalmazhatnak repülési teszteket. Ezenfelül közvetlenül érintettek a polgári repülési teszteket végző személyzetek, és ebből adódóan a repülési tesztelési képzést nyújtó szervezetek.

A szabályozási hatásvizsgálatban azonosított hatások: biztonsági, gazdasági és társadalmi.

A biztonságra gyakorolt hatás értékelése az 1990 és 2005 között repülési tesztekkel összefüggésben bekövetkezett balesetek felülvizsgálatain (külön a merevszárnyas, és külön a forgószárnyas légi járművekre vonatkozóan) alapult. Egy felülvizsgálatot hajtottak végre a World Airline Accident Summary (WAAS – Polgári repülésügyi kiadvány) 479. számának felhasználásával. A balesetek alapján feljegyzett problémákat (hivatalos kockázatkezelés hiánya, a repülőszemélyzet összetétele és kompetenciája, biztonsági felszerelés) az e véleményben javasolt berepülési üzemeltetési utasítás (FTOM) tárgyalta volna. A merevszárnyú légi járművekhez hasonlóan a forgószárnyas légi járművek baleseteinek valószínűsíthető oka szintén a berepülési üzemeltetési utasítás bevezetése mellett szól. Ezenkívül további elemzés támasztotta alá a repülési teszteket végző repülőszemélyzet kompetenciájára és tapasztalatára vonatkozó megfelelő előírások iránti igényt.

Megtörtént a gazdasági hatás kvalitatív értékelése, és intézkedéseket javasoltak a hatások mérséklésére. A repülőszemélyzettől megkövetelt tapasztalat és kompetencia a repülési teszt és a légi jármű bonyolultságával van összefüggésben. Az elképzelés szerint négy különböző kategória fedi majd le a repülési tesztek teljes skáláját.

A hatásmérséklési intézkedések körébe tartoztak a XII. függeléknek a 2 000 kg feletti CS-23 besorolású légi járművekre és az összes CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járműre korlátozódó alkalmazhatósága, a mentesítési záradék bevezetése, a repülőszemélyzet tapasztalatára és kompetenciájára vonatkozó követelményeknek a tesztelés és a légi jármű bonyolultsága szerinti kiigazítása, valamint hosszú átmeneti intézkedések bevezetése.

### A véleményhez kapcsolódó következtetés

Figyelembe véve, hogy a repülési tesztért felelős vezető mérnök engedélyéről szóló döntés külön feladatot fog alkotni (lásd a repülési tesztért felelős vezető mérnökről szóló RMT.0583 (MDM.003C) A-NPA dokumentumot), e javaslat elfogadása biztonsági szempontból várhatóan pozitív hatást fog gyakorolni a repülési tesztelésben közvetlenül részt vevő szervezetekre és személyekre. A gazdasági hatások az arányos követelmények és a megfelelő átmeneti intézkedések eredményeként a minimálisra csökkentek.

Erről a szabályozási hatásvizsgálatról a 2008-20. számú NPA dokumentumban található további részletek.

## **2.5. A javasolt módosítások áttekintése**

**G. alrész** – „Gyártó szervezet jóváhagyása”: A 21.A.143 „Részletes ismertetés” bekezdést javasoljuk a berepülési üzemeltetési utasításra (FTOM) vonatkozó követelményekkel kiegészíteni. A gyártó szervezeteknek rendelkezniük kell egy berepülési üzemeltetési utasítással, ha a repülési tesztelés a tevékenységeik közé tartozik. Ebben a dokumentumban a szervezet repülési tesztek elvégzéséhez szükséges politikáit és eljárásait kell részletesen leírni. A berepülési üzemeltetési utasításra vonatkozó követelmény kapcsolatot teremt a XII. függelékkel is. A berepülési üzemeltetési utasítást az illetékes hatósághoz kell benyújtani.

**J. alrész** – „Tervező szervezet jóváhagyása”: A 21.A.243 „Adatok” bekezdést javasoljuk a berepülési üzemeltetési utasításra (FTOM) vonatkozó követelményekkel kiegészíteni. A tervező szervezeteknek rendelkezniük kell egy berepülési üzemeltetési utasítással, ha a repülési tesztelés a tevékenységeik közé tartozik. A berepülési üzemeltetési utasításra vonatkozó követelmény kapcsolatot teremt a XII. függelékkel is. A berepülési üzemeltetési utasítást az Ügynökséghez kell benyújtani.

**P. alrész** – „Repülési engedély”: A 21.A.708 „Repülési feltételek” bekezdést javasoljuk az új XII. függelékben megnevezett követelményekkel kiegészíteni. E függelék a következő témaköröket tárgyalja:

Alkalmazhatóság: A XII. függelék a 2 000 kg-ot meghaladó megengedett maximális felszállótömegű (MTOM) CS-23 besorolású légi járművekre, valamint minden CS-25, CS-27 és CS-29 besorolású légi járműre vonatkozik.

Fogalommeghatározások: Meghatározásra kerül a repülési teszt, a repülési tesztért felelős mérnök (FTE) és a repülési tesztért felelős vezető mérnök (LFTE) fogalma.

Repülésiteszt-kategóriák: A repülési teszt összetettségi szintje alapján a XII. függelék négy különböző kategóriába sorolja a repülési tesztek.

A repülési tesztet végző személyzet képzései: A XII. függelék megadja a 3. és 4. kategóriájú repülési tesztekben részt vevő pilótákra és a repülési tesztért felelős vezető mérnökökre vonatkozó képzési követelményeket.

A repülési tesztek végző pilóták és a repülési tesztért felelős vezető mérnökök kompetenciájára és tapasztalatára vonatkozó követelmények két paramétertől függenek: a repülési teszt összetettségétől és a légi jármű bonyolultságától. Az 1. és 2. kategóriájú repülési tesztekben részt vevő pilóták esetében a javasolt követelmények az FCL-részre hivatkoznak. A 3. és 4. kategóriájú repülési tesztekben részt vevő pilóták és a repülési tesztért felelős vezető mérnökök esetében az előírt képzés az őket alkalmazó szervezettől függ.

Repülési tesztért felelős vezető mérnök (LFTE): Meghatározásra kerültek az őket alkalmazó szervezettől kapott engedélyre vonatkozó követelmények részletei.

Egyéb repülési tesztért felelős mérnökök kompetenciája és tapasztalatai: Meghatározásra kerültek az általános tapasztalatra, a képzésre és a nyilvántartás vezetésére vonatkozó követelmények.

Kelt Kölnben, 2013. augusztus 22-én.

P. GOUDOU  
Ügyvezető igazgató  
(s. k.)

### 3. Referenciák

#### 3.1. Érintett rendeletek

A Bizottság 2012. augusztus 3-i 748/2012/EU rendelete légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról.

#### 3.2. Érintett határozatok

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ügyvezető igazgatójának határozata a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása megfelelőségének elfogadható módozatairól és útmutató anyagairól szóló (a 21. részhez tartozó „Megfelelőség elfogadható módozatai” (AMC) és „Útmutató anyagok” (GM)), 2013. január 23-i 2013/001/R ügyvezető igazgatói határozat módosításáról.

**Megjegyzés:** Az Ügynökség a végrehajtási szabályok végleges szövegének az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzétételét követően teszi közzé a megfelelés elfogadható módozatait (AMC) és az útmutató dokumentumot (GM) tartalmazó határozatot.

#### 3.3. Referenciadokumentumok

A-NPA 2013-XX a „Repülési tesztért felelős vezető mérnöki engedélyről”

Az ICAO 1. melléklete a „Személyzet engedélyezéséről”

A 2008-20. számú NPA és 2008-20. számú CRD dokumentum a „Repülési tesztekéről”