



FLYTESTING

RELATERT CRD 2008-20 - MDM.003A - 22.08.2013

SAMMENDRAG

Denne uttalelse omhandler forbedringer knyttet til sikkerhet ved flytesting, og har som spesifikk målsetning å fokusere på en definisjon og harmonisering av flytestingsbesetningens kvalifikasjoner, samt oppnå en smidig overgang til de innførte kravene. Uttalelsen foreslår innføring av en brukerhåndbok for flytesting, hvor organisasjonens politikker og prosedyrer defineres i forhold til flytesting.

I tillegg foreslås det at del 21 endres, for å inneholde et nytt vedlegg XII, som gjelder for CS-23-luftfartøy med en MTOM over 2000 kg, samt for alle luftfartøy av typen CS-25, CS-27 og CS-29. Vedlegget fokuserer på følgende tema:

1. Definisjon av flytester
2. Flytestingskategorier
3. Kvalifisering av flygere for flytestingskategori 3 og 4
4. Definisjon av og kvalifikasjon for ansvarlig flytestingstekniker

Ikrafttredelsen foreslår bestefarsregler samt overgangstiltak for å støtte ytterligere potensielt arbeid rundt temaet for sertifisering av ansvarlig flytestingstekniker (LFTE). En separat A-NPA innhenter tilleggsdata og informasjon og vil åpne diskusjonen om oppretting av en sertifiseringsordning for hva som defineres som LFTE.

Denne uttalelse vil følges av et vedtak som innfører AMC og GM til del 21, for å gi ytterligere føringer om de forhold som behandles i dette dokumentet.

Virkeområde		Prosessoversikt	
Berørte forordninger og vedtak:	Kommisjonsforordning (EU) nr. 748/2012	Konseptdokument:	Nei
Berørte interessetakere:	Alle DOA/POA/APDOA, flytestingsbesetninger for CS-23 over 2000 kg, CS-25, CS-27 og CS-29-luftfartøy, medlemsstater, opplæringsorganisasjoner for flytesting, yrkesforeninger.	Regelverksgruppe:	Ja
Årsak/opprinnelse:	Harmonisering, sikkerhet	Referansevilkår	08.12.2004
Referanse:	Ikke aktuelt	RIA-type:	Fullstendig
		Teknisk konsultasjon ved utkast til NPA:	Ja
		Kunngjøringsdato for NPA:	2008/03
		NPA-konsultasjonens varighet:	5 måneder
		Vurderingsgruppe:	Ja
		Målrettet konsultasjon:	Nei
		Kunngjøringsdato for vedtaket:	2014/03

Innhold

1. Informasjon om prosedyren	3
1.1. Regelverksprosedyren.....	3
1.2. Strukturen for uttalelsen og tilhørende dokumenter	3
1.3. De neste trinnene i prosedyren	4
2. Forklarende merknad	5
2.1. Forhold som må behandles	5
2.2. Målsetninger	5
2.3. Konsultasjonens utfall	6
2.4. Sammendrag av regelverkets konsekvensvurdering (RIA)	8
2.5. Oversikt over de foreslåtte endringene.....	9
3. Referanser	11
3.1. Berørte forordninger	11
3.2. Berørte vedtak.....	11
3.3. Referansedokumenter	11

1. Informasjon om prosedyren

1.1. Regelverksprosedyren

Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt "Byrået") utarbeidet denne uttalelsen i tråd med forordning (EF) nr. 216/2008 ⁽¹⁾ (heretter kalt "grunnforordningen") og regelverksprosedyren ⁽²⁾.

Regelverksprosedyren inngår i Byråets regelverksprogram for 2013 under MDM.003a. Omfanget og tidsplanen for oppgaven ble definert i de tilhørende referansevilkårene (ToR) MDM.003(a) ⁽³⁾.

Utkastet til denne uttalelsen er utarbeidet av Byrået, basert på innspill fra regelverksgruppen for MDM.003. Alle interesserte parter ble konsultert ⁽⁴⁾ gjennom notatet om foreslått endring (NPA) 2008-20 ⁽⁵⁾, som ble kunngjort 29.08.2008.

Innen tidsfristen 31.01.2009, hadde Byrået mottatt 315 ulike kommentarer fra interessetakere fra blant annet bransjen, nasjonale luftfartsmyndigheter, opplærings- og yrkesorganisasjoner.

Byrået behandlet og svarte på kommentarene som var mottatt til NPA. De mottatte kommentarene og Byråets svar ble fremlagt i kommentar- og svardokumentet (CRD) 2008-20 ⁽⁶⁾ som ble kunngjort 13.09.2012.

Innen tidsfristen 13.11.2012, mottok Byrået 11 reaksjoner til CRD fra interessetakere, blant annet fra bransjen, nasjonale luftfartsmyndigheter og yrkesorganisasjoner.

Teksten til denne uttalelsen (dvs. det forklarende notatet og utkastet til forordningen) er utarbeidet av Byrået ut ifra reaksjonene på CRD.

Prosessoversikten på forsiden oppsummerer de viktigste milepælene for denne regelverksoppgaven.

1.2. Strukturen for uttalelsen og tilhørende dokumenter

Kapittel 1 i uttalelsen inneholder informasjon om prosedyren i forbindelse med oppgaven. Kapittel 2 "Forklarende notat" forklarer det viktigste tekniske innholdet. Utkastet til regelens tekst slik Byrået foreslår, er kunngjort på Byråets nettside ⁽⁷⁾. Kapittel 3 oppsummerer de tilhørende fremtidige ED-vedtakene om AMC/GM.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler innen sivil luftfart, om oppretting av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79, 19.03.2008, s. 1), slik den sist ble endret gjennom kommisjonsforordning (EU) nr. 6/2013 av 8. januar 2013 (EUT L 4, 09.01.2013, s. 34).

⁽²⁾ Byrået må følge en strukturert regelverksprosess slik artikkel 52(1) i grunnforordningen krever. En slik prosess har blitt benyttet av Byråets styre og refereres til som "regelverksprosedyre". Se styrets vedtak angående prosedyren som skal benyttes av Byrået for utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell (regelverksprosedyre), EASA-styrets vedtak nr. 01-2012 av 13. mars 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 samsvar med grunnforordningens artikkel 52 og regelverksprosedyrens artikkel 5(3) og 6.

⁽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>.

TE.RPRO.00036-002© Det europeiske flysikkerhetsbyrå. Med enerett.

Dokument underlagt eiendomsrett. Kopier er ikke kontrollert. Revisjonsstatus bekreftes gjennom EASAs Internett/intranett.

1.3. De neste trinnene i prosedyren

Denne uttalelse inneholder foreslåtte endringer til del 21-forordningen og sendes til Europakommisjonen, som benytter den som teknisk grunnlag til forberedelsen av et lovforslag.

Vedtaket som inneholder de akseptable samsvarsmåtene (AMC) og veiledningsmateriellet (GM) vil kunngjøres av Byrådet når endringene til del 21-forordningen er vedtatt.

2. Forklarende merknad

2.1. Forhold som må behandles

Denne uttalelse fokuserer på behovet for å harmonisere flytestingsbesetningers kvalifikasjoner i Europa, etter anmodning fra bransjen. Bransjen har opplevd en rekke tilfeller hvor kvalifiserte testbesetninger i ett land ikke nødvendigvis har blitt anerkjent i andre land.

Det anerkjennes derfor at den frie flyten av personer (flytestingsbesetninger) og tjenester (flytestingsvirksomheter) må forbedres.

Et annet forhold som måtte behandles, var behovet for at produksjons- og konstruksjonsorganisasjoner som utfører flytesting definerer politikker og prosedyrer for flytesting i et dokument. Dokumentet ville godkjennes av vedkommende myndighet for organisasjonen (som kan være en nasjonal myndighet eller Byrået).

Oppgaven stammer fra tidligere arbeid i JAA, men det tas hensyn til Byråets aktuelle regelverk.

2.2. Målsetninger

De helhetlige målsetningene for EASA-systemet er definert i grunnforordningens artikkel 2. Dette forslaget vil bidra til at de helhetlige målsetningene oppnås, ved å behandle forholdene som fremgår av 2.1.

Forslagets helhetlige målsetninger er å sørge for at krav foreligger slik at flytesting kan gjennomføres sikkert, ved å gi harmoniserte krav til besetningskvalifikasjoner, en spesifikk håndbok for flytestingsvirksomhet og en passende overgangsperiode samt bruk av tiltak med bestefarsregel.

De spesifikke målsetningene er:

- (a) Innføring av krav til en brukerhåndbok for flytesting (FTOM), hvor politikkene og prosedyrene for flytesting er definert. FTOM vil inneholde en lenke til de harmoniserte kvalifikasjonene for flygebesetninger.
- (b) Harmonisering av flygebesetningers kvalifikasjoner gjennom følgende trinn:
 - (1) Gi en definisjon av flytester
 - (2) Definere flytestingskategorier
 - (3) Fastsette de nødvendige kvalifikasjoner for flygere til flytestingskategori 3 og 4
 - (4) Gi en definisjon for ansvarlig flytestingstekniker (LFTE) og angi nødvendige kvalifikasjoner i detalj.
- (c) Overgangstiltak

Innføre bestefarsregler for flygebesetningsmedlemmer som allerede utfører de berørte funksjoner, samt overgangstiltak for å underbygge ytterligere arbeid og et vedtak angående LFTE-sertifikat.

Et separat A-NPA samler ytterligere data og informasjon, og vil åpne diskusjonen om opprettelsen av en sertifiseringsordning for LFTE. Dersom utfallet av konsultasjonen rundt A-NPA er et vedtak om å fortsette med LFTE-sertifiseringen, vil en ny regelverksoppgave bli utarbeidet for dette temaet.

2.3. Konsultasjonens utfall

NPA 2008-20 førte til kommentarer om flere ulike temaer vedrørende anvendeligheten av vedlegg XII, FTOM, definisjonene av flytestingskategorier og for LFTE, samt erfarings- og kompetansekravene for flygere og LFTE. Svarene ble gitt gjennom CRD 2008-20. En revidert tekst har blitt foreslått, hvor det er tatt hensyn til kommentarene.

Få reaksjoner ble innmeldt med krav om en klarlegging av anvendeligheten av vedlegg XII, flytestingskategorier og endring av de foreslåtte kompetansekravene for LFTE. Noen andre reaksjoner ble mottatt vedrørende det kontroversielle temaet rundt LFTE-sertifisering, samt behovet for ytterligere veiledning gjennom regelverket for luftfartøy med en vekt på 2 000 kg og lavere. Visse redaksjonelle forhold ble også tatt opp.

2.3.1 Anvendeligheten for kravet om en FTOM

Uttalelsen fremlegger at en FTOM er nødvendig for alle godkjente produksjons- og konstruksjonsorganisasjoner hvor flytestingsvirksomheter utføres. Vedtaket som knyttes til denne uttalelsen, vil revidere AMC-materiellet og om nødvendig utdype kravet om å ha en FTOM for alternative prosedyrer til DOA (APDOA) og sertifiseringsprogrammer.

2.3.2 Anvendeligheten for kravet om vedlegg XII

Kravet om samsvar med vedlegg XII gjelder for luftfartøy av typen CS-23 over 2 000 kg samt alle luftfartøy av typen CS-25, CS-27 og CS-29, slik det forklares nærmere nedenfor.

Luftfartøy av typen CS-23 over 2 000 kg og alle CS-25, CS-27 og CS-29

Ulike interessetakere stilte spørsmål om den valgte verdien på 2000 kg, som fastsetter en nedre grense for anvendeligheten av vedlegg XII for luftfartøy av typen CS-23. Det bør anføres at terskelvekten på 2 000 kg ble fastsatt av vurderingsgruppen for en korrekt balanse mellom luftfartøyenes kompleksitet og kostnad, samt vanskeligheten ved den pålagte flytestingen. Verdien er i tråd med øvre vektgrense i ELA2 for fly.

Noen reaksjoner mente at svarene som var gitt og fremlagt i CRD ikke fullstendig klarla anvendelighetsområdet og i visse tilfeller var inkonsekvent. Det var derfor fortsatt spørsmål om den nedre vektgrensen på 2 000 kg er en anvendelighetsgrense for vedlegg XII kun i relasjon til CS-23-luftfartøy, eller om det gjelder for alle luftfartøy av typen CS-23, CS-25, CS-27 og CS-29.

Selv om anvendeligheten for vedlegg XII ble tydelig gjenspeilet i den foreslåtte teksten til del 21, ba visse innspill om at Byrået klarlegger saken ytterligere.

Anvendeligheten for vedlegg XII er begrenset kun til CS-23-luftfartøy over 2 000 kg, samt alle luftfartøy av typen CS-25, CS-27 og CS-29.

Gassluftskip

For gassluftskip var situasjonen en annen. Visse gassluftskip ble ikke omhandlet av definisjonen av ELA2. En reaksjon spurte derfor om de foreslåtte flytestingskravene gjelder for gassluftskip, og da særlig vedlegg XII. Det bør anmerkes at intensjonen ikke var å gjøre kravet i vedlegg XII gjeldende for gassluftskip.

Det understrekes derfor igjen at vedlegg XII kun gjelder for CS-23-luftfartøy over 2 000 kg og alle luftfartøy av typen CS-25, CS-27 og CS-29.

Det bør imidlertid anmerkes at kravet til en flytestingshåndbok (FTOM) forblir gyldig for alle DOA/POA og APDOA som driver flytestingsvirksomhet. Dette inkluderer luftskip. Håndboken vil definere organisasjonens politikker og prosedyrer vedrørende flytesting.

2.3.3 Bestefarsregel

Som følge av et innspill, bør det noteres at bestefarsregelen gjelder for flygere som foretar flytesting i kategori 3 og 4 samt flytestingsteknikere. For flygere som foretar flytesting i kategori 1 og 2, er kompetansekrav og konverteringsregler allerede definert i del FCL i kommisjonsforordning (EU) nr. 1178/2011 av 3. november 2011.

2.3.4 Definisjon av flytesting, kategorier av flytesting og kvalifikasjoner for flytestingsbesetninger

Under konsultasjonsperioden for NPA 2008-20, mottok Byrået mange kommentarer om definisjonen av flytestingskategorier og omfanget av nødvendig kvalifikasjoner og erfaring for ulike flytestingskategorier, samt opplæringskursplan.

Disse sakene ble diskutert med den aktuelle vurderingsgruppen, som kom frem til konsensus. De endringene som ble gjennomført til det opprinnelige NPA-forslaget, førte til den revurderte teksten slik det fremgår av CRD 2008-20.

Et innspill om kursplanen mente den av og til var for omfattende (f.eks. 350 timer kreves for opplæring på bakken og 60 timer i fly for kompetansenivå 1 LFTE), særlig for CS-23-luftfartøy.

Det bør noteres at i tillegg til terskelen på 2 000 kg for CS-23-luftfartøy som vedlegg XII gjelder for, ble det bestemt at kompetansekravet deles i to, basert på flyegegenskapene for CS-23-luftfartøy. Dette kan støtte luftfartøy med en konstruert stup hastighet (Md) lavere enn 0,6 og et maksimalt tak på under 7 620 m (25 000 ft).

Et annet innspill foreslo en annerledes fordeling av lavere og høyere verdier med opplæringstimer enn hva forslaget innebar (f.eks. 300 bakketimer og 90 flytimer for kompetansenivå 1 for LFTE). Antallet opplæringstimer i dette forslaget var basert på gruppens vurdering, og Byrået foreslår derfor å opprettholde kursplanen i henhold til CRD 2008-20.

Et annet innspill var knyttet til temaet om vedlikeholdsflyginger. Ytterligere informasjon kan finnes i det regelverket Byrået nå er i ferd med å utarbeide for "Flygedyktighet og operative forhold rundt kontrollflyginger for vedlikehold", RMT.0393/.0394.

Det bør også noteres at Byrået utarbeider en NPA om "Flyginger tilknyttet produksjon og konstruksjonsvirksomhet" etter RMT .0348/ .0349.

2.3.5 Flygebesetningers kompetanse-/erfaringskrav for luftfartøy under 2 000 kg

Basert på de mottatte tilbakemeldingene, anerkjennes behovet for å se ytterligere på standardisering eller rettledning rundt kompetanse og erfaring for flygebesetninger som er involvert i flytesting av fly under 2 000 kg. Dette kan bli tema for en fremtidig regelverksoppgave.

2.3.6 Ansvarlig flytestingstekniker

En særskilt del av kommentarene omhandlet NPA i forbindelse med sertifisering av ansvarlig flytestingstekniker. Tilsvarende, spredte synspunkt ble registrert under reaksjonsperioden. Det var ikke mulig å finne en sammenfallende kurs i hverken de mottatte kommentarene eller den påfølgende vurderingen som ble gjennomført av den særskilte vurderingsgruppen. Selv om helhetlig enighet ble oppnådd i defineringen av kompetanseområdene og erfaringskravene for flytestingsteknikere i del 21, ble forholdet rundt sertifisering satt til side for å innhente mer informasjon.

Saken om sertifisering av en ansvarlig flytestingstekniker (LFTE) utgjør derfor nå et tema i et A-NPA, med sikte på å klarlegge og støtte et vedtak i saken.

Et innspill ba om at definisjonen av LFTE ble revidert for å fjerne ordlyden med referanse til å bistå flygeren i å fly luftfartøyet og tilhørende systemer. Ordlyden understreker den viktige rollen for LFTE, som direkte kan påvirke luftfartøyets sikkerhet under flytestingsvirksomhet. Byrået foreslår derfor å opprettholde definisjonen av LFTE uten endringer. Ytterligere forklaringer vil bli tilføyd i veiledningsmateriellet for LFTE.

Som det tidligere fremgikk i CRD 2008-20, er det opptil DOA/POA/APDOA-innehaveren å bestemme om en ansvarlig flytestingstekniker er nødvendig ombord. Dersom en LFTE er nødvendig ombord, må obligatorisk opplæring gis. Det gjøres oppmerksom på at dersom innehaveren av DOA velger å ikke benytte en LFTE, men en annen flytestingstekniker, er det opptil innehaveren av DOA å definere og gi opplæring i henhold til oppgaven vedkommende flytestingstekniker tildeles. Det er ikke Byråets intensjon å pålegge en FTE ombord. Ansvaret for besetningens sammensetning tilligger innehaveren av DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Andre forhold

Ut ifra ett innspill, har definisjonen av flytesting blitt oppdatert for å benytte termen "konformitet med type konstruksjon" som korrekt ordlyd.

2.4. Sammendrag av regelverkets konsekvensvurdering (RIA)

De kartlagte alternativene i forordningens konsekvensvurdering i NPA 2008-20 er som følger:

- a. Alternativ 0: Grunnleggende alternativ (ingen endring)
- b. Alternativ 1: Regel for flytesting

Berørte parter er DOA/POA/APDOA, CS-23 over 2 000 kg og alle luftfartprodusenter av CS-25, CS-27 og CS-29, motorprodusenter, STC-innehavere eller søkere som kunne benytte flytesting som en måte for å etablere samsvar med forordningene. I tillegg blir sivile flytestingsbesetninger direkte påvirket, og dermed også opplæringsorganisasjoner innen flytesting.

Kartlagte konsekvenser i RIA var sikkerhet, samt økonomisk og sosial effekt.

Konsekvensen for sikkerheten har blitt evaluert ut ifra ulykkesevalueringer (én for luftfartøy med fast vinge og én for rotorfartøy), innhentet fra flytestingsrelaterte ulykker som inntraff mellom 1990 og 2005. En vurdering ble gjennomført med bruk av World Airline Accident Summary (WAAS - Civil Air Publication 479). Forhold som ble notert fra ulykkene (manglende formell risikostyring, sammensetning og kompetanse for flygebesetningen, sikkerhetsutstyr) ville blitt omtalt i FTOM som foreslått av denne uttalelse. På samme måte som for luftfartøy med fast vinge, støttet den sannsynlige årsaken til en rotorfartøyulykke innføringen av en FTOM. Dessuten støttet en videre analyse behovet for relevante krav til flytestingsbesetningens kompetanse og erfaring.

Den økonomiske konsekvensen har blitt kvalitativt evaluert, og forebyggende tiltak er foreslått. Flygebesetningens nødvendige erfaring og kompetanse relateres til flytesten og luftfartøyets kompleksitet. Fire ulike kategorier ble forespeilet å dekke området av flytester.

De forebyggende tiltakene besto av en begrensning av anvendeligheten for vedlegg XII til CS-23-luftfartøy over 2 000 kg samt alle luftfartøy av typen CS-25, CS-27 og CS-29, innføring av en bestefarsregel, tilpasning av kravene for flybesetningens erfaring og krav til å avhenge av testingen og luftfartøyets kompleksitet, samt etablering av lange overgangsordninger.

Uttalelsens konklusjon

Når det tas hensyn til at vedtaket om en LFTE-sertifisering vil utgjøre en separat oppgave (se RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA om LFTE), forventes det at vedtaket av forslaget ville gi en positiv sikkerhetseffekt for alle organisasjoner og personer som er direkte involvert i flytesting. Økonomiske konsekvenser er minimert gjennom forholdsmessige krav og tilstrekkelige overgangsordninger.

For flere opplysninger om RIA, se NPA 2008-20.

2.5. Oversikt over de foreslåtte endringene

Underdel G - "Godkjenning av produksjonsorganisasjon", avsnitt 21.A.143 "Håndbok" foreslås å endres for å inneholde kravene til en FTOM. Produksjonsorganisasjoner må ha en FTOM dersom flytesting er en del av deres virksomheter. Et slikt dokument skal inneholde nødvendige politikker og prosedyrer i detalj for en organisasjon som utfører flytesting. En lenke gis til vedlegg XII med kravet om FTOM. FTOM skal forelegges for vedkommende myndighet.

Underdel J - "Godkjenning av konstruksjonsorganisasjoner", avsnitt 21.A.243 "Data" foreslås å endres for å inneholde kravene til en FTOM. Konstruksjonsorganisasjoner kreves å ha en FTOM dersom flytesting utgjør en del av deres virksomheter. En lenke gis til vedlegg XII sammen med kravet om FTOM. FTOM skal forelegges for Byrået.

Underdel P - "Flygetillatelse", avsnitt 21.A.708 "Flygeforhold" foreslås å endres for å inneholde kravene som fremgår i det nye vedlegget XII. Vedlegget omhandler følgende tema:

Anvendelighet: Vedlegg XII gjelder for CS-23-luftfartøy med en MTOM over 2 000 kg samt alle luftfartøy av typen CS-25, CS-27 og CS-29.

Definisjoner: Definisjoner av flytest, flytestingstekniker (FTE) og ansvarlig flytestingstekniker (LFTE) er angitt.

Flytestingskategorier: Vedlegg XII innfører en inndeling av flytesting i fire ulike kategorier, avhengig av flytestens kompleksitet.

Kvalifikasjoner for flytestbesetning: Vedlegg XII gir krav til kvalifisering for flygere som utfører flytesting i kategori 3 og 4, samt for LFTE.

Kravene til kompetanse og erfaring for flytestflygere og ansvarlig flytestingstekniker avhenger av to parametre: flytestens kompleksitet og luftfartøyets kompleksitet. For flygere som er involvert i flytesting av kategori 1 eller 2, henviser de foreslåtte kravene til del FCL. For flygere som driver flytesting i kategori 3 eller 4, samt for ansvarlig flytestingstekniker, ville det være en særskilt opplæring for organisasjonen de er engasjert av.

Ansvarlig flytestingstekniker (LFTE): Detaljopplysninger om godkjenningskravene fra organisasjonen de engasjeres av, er angitt.

Kompetanse og erfaring for andre flytestingsteknikere: Krav til generell erfaring, opplæring og loggføring er angitt.

Utarbeidet i Köln, 22. august 2013.

P. GOUDOU
Administrerende direktør
(undertegnet)

3. Referanser

3.1. Berørte forordninger

Kommisjonsforordning (EU) nr. 748/2012 av 3. august 2012 om iverksettingsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøy og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner.

3.2. Berørte vedtak

Vedtak fra administrerende direktør i Det europeiske flysikkerhetsbyrå med endring av Byråets administrerende direktørs vedtak 2013/001/R av 23. januar 2013 om akseptable samsvarsmåter og veiledningsmateriell for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøy og tilhørende produkter, deler og utstyr, samt sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner ("AMC og GM til del 21").

Merk: Byrådet vil kunngjøre et vedtak med AMC og GM når teksten for iverksettingsreglene har blitt kunngjort i Official Journal for EU.

3.3. Referansedokumenter

A-NPA 2013-XX om "Sertifisering av ansvarlig flytestingstekniker"

ICAO vedlegg 1 om "Personellsertifisering"

NPA 2008-20 og CRD 2008-20 om "Flytesting"