



## FLYGPROVNING

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

### SAMMANFATTNING

I detta yttrande behandlas frågor rörande förbättring av säkerheten vid flygprov i syfte att definiera och harmonisera kvalifikationerna för flygprovsbesättningar för att säkerställa en smidig övergång till de nya kraven. Detta yttrande innehåller ett förslag om införande av en flygprovshandbok där organisationernas policyer och förfaranden för flygprov fastställs.

Dessutom föreslås en ändring av Del 21 för att inbegripa ett nytt tillägg XII som gäller luftfartyg med kod CS-23 med en maximal startmassa (MTOM) på över 2 000 kg samt alla CS-25, CS-27 och CS-29 luftfartyg. Detta tillägg inriktas på följande frågor:

1. Definition av flygprov.
2. Flygprovskategorier.
3. Kvalifikationer för piloter för flygprovskategorierna 3 och 4.
4. Definition av och kvalifikationer för ansvariga flygprovstekniker.

I och med ikraftträdandet föreslås företrädesregler samt övergångsåtgärder för att stödja eventuellt vidare arbete med certifiering av ansvariga flygtekniker. I en separat föreslagen ändring (A-NPA) sammanställs ytterligare uppgifter och information, som kommer att fungera som underlag för diskussionen om ett certifieringssystem för ansvariga flygprovstekniker.

Detta yttrande kommer att följas av ett beslut om att införa AMC och GM i Del 21 för att ge ytterligare vägledning om de frågor som tas upp i detta dokument.

	<b>Tillämplighet</b>	<b>Processkarta</b>
Berörda förordningar och beslut:	Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012	Konceptdokument: Nej Regelarbetsgrupp: Ja Arbetsbeskrivning: 08/12/2004
Berörda aktörer:	Alla DOA/POA/APDOA, flygprovsbesättningar för CS-23 över 2 000 kg, luftfartyg med koderna CS-25, CS-27 och CS-29, medlemsstaterna, flygprovsutbildningsorganisationer, yrkesorganisationer.	RIA typ: Full Tekniskt samråd under utarbetandet av NPA: Ja Datum för offentliggörande av NPA: 2008/03 Varaktighet av NPA-samråd: 5 månader Granskningsgrupp: Ja
Orsak/ursprung:	Harmonisering, säkerhet	Riktat samråd: Nej Datum för offentliggörande av beslut: 2014/03
Referens:	i.u.	

---

## Innehåll

1. Information om förfarandet.....	3
1.1. Förfarandet för utarbetande av regler .....	3
1.2. Yttrandets struktur och relaterade dokument.....	3
1.3. Nästa steg i förfarandet .....	4
2. Förklarande anmärkning .....	5
2.1. Aktuella frågor.....	5
2.2. Syften.....	5
2.3. Resultat av samrådet.....	6
2.4. Sammanfattning av konsekvensbedömningen av regelverket.....	8
2.5. Översikt av de föreslagna ändringarna .....	9
3. Referenser .....	11
3.1. Berörda förordningar .....	11
3.2. Berörda beslut .....	11
3.3. Referensdokument .....	11

## 1. Information om förfarandet

### 1.1. Förfarandet för utarbetande av regler

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) har utarbetat detta yttrande i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008<sup>1</sup> (nedan kallad *grundförordningen*) och regelprocessen<sup>2</sup>.

Detta regelarbete inbegrips i byråns program för regelarbetet 2013 i MDM.003a. Omfattningen och tidsplanen för uppgiften har fastställts i de relaterade behörighetsreglerna MDM.003(a)<sup>3</sup>.

Detta utkast till yttrande har utarbetats av byrån på grundval av regelarbetsgruppens bidrag MDM.003. Alla berörda parter rådfrågades<sup>4</sup> genom meddelandet om föreslagen ändring (NPA) 2008-20<sup>5</sup> som offentliggjordes den 29 augusti 2008.

Fram till slutdatumet den 31 januari 2009 mottog byrån 315 synpunkter från berörda parter, bland annat industrin, nationella luftfartsmyndigheter, utbildningsleverantörer och yrkesorganisationer.

Byrån har behandlat och besvarat de synpunkter som inkommit till svar på meddelandet om föreslagen ändring. De mottagna synpunkterna och byråns svar dokumenteras i ett dokument med synpunkter och svar (Comment-Response Document, CRD) om NPA 2008-20<sup>6</sup> som offentliggjordes den 13 september 2012.

Fram till slutdatumet 13 november 2012 mottog byrån 11 synpunkter på CRD från berörda parter, bland annat industrin, nationella luftfartsmyndigheter, utbildningsleverantörer och yrkesorganisationer.

Texten i detta yttrande (dvs. förklarande anmärkningar och förslag till förordning) har utarbetats av byrån med beaktande av synpunkterna på CRD.

De viktigaste punkterna i detta regelarbete sammanfattas i processkartan på titelsidan.

### 1.2. Yttrandets struktur och relaterade dokument

Kapitel 1 innehåller den förfarandemässiga informationen om denna uppgift. I kapitel 2, "Förklarande anmärkningar", beskrivs det viktigaste tekniska innehållet. Byråns förslag till regel offentliggörs på byråns webbplats<sup>7</sup>. I kapitel 3 sammanfattas relaterade framtida ED-besluten om AMC/GM.

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1), senast ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 av den 8 januari 2013 (EUT L 4, 9.1.2013, s. 34).

<sup>2</sup> I enlighet med artikel 52.1 i grundförordningen ska byrån tillämpa en strukturerad process för regelarbetet. Byråns styrelse har antagit ett sådant förfarande, som benämns "regelprocessen". Se styrelsens beslut om det förfarande som ska tillämpas av byrån för utfärdande av yttranden, specifikationer för certifiering samt vägledningsmaterial (regelprocess), Easa-styrelsens beslut nr 01-2012 av den 13 mars 2012.

<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> I enlighet med artikel 52 i grundförordningen och artiklarna 5.3 och 6 i regelprocessen.

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

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

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

### **1.3. Nästa steg i förfarandet**

Detta yttrande innehåller föreslagna ändringar till Del 21-förordningen. Yttrandet riktas till Europeiska kommissionen, som kommer att använda det som tekniskt underlag för att utarbeta ett lagstiftningsförslag.

Beslutet med (godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledningsmaterial (GM) kommer att offentliggöras av byrån när ändringarna av Del 21-förordningen har antagits.

## 2. Förklarande anmärkning

### 2.1. Aktuella frågor

I detta yttrande behandlas behovet av att harmonisera kvalifikationerna för flygprovsbesättningar i Europa till svar på en begäran från industrin. Industrin har haft ett antal fall där kvalifikationerna för provflygningsbesättningar som är kvalificerade i ett land inte nödvändigtvis erkändes i andra länder.

Därför drogs slutsatsen att den fria rörligheten för personer (flygprovingsbesättningar) och tjänster (flygprovsverksamhet) måste förbättras.

En annan fråga som man bör se på är behovet av att tillverknings- och konstruktionsorganisationer som utför flygprov bör fastställa policyer och förfaranden för flygprov i ett dokument. Detta dokument skulle godkännas av den myndighet som är behörig för organisationen i fråga (kan vara en nationell myndighet eller byrån).

Denna uppgift härrör från en tidigare JAA-insats, men byråns gällande regelverk beaktas.

### 2.2. Syften

De övergripande syftena med Easa-systemet anges i artikel 2 i grundförordningen. Detta förslag kommer att bidra till de övergripande syftena genom att behandla de frågor som anges i avsnitt 2.1.

De övergripande syftena med detta förslag är att införa krav för att möjliggöra säkra flygprov genom att fastställa harmoniserade krav för kvalifikationer för besättningar samt införa en handbok för flygprovsverksamhet, en lämplig övergångsperiod samt företrädesåtgärder.

Förslaget har följande specifika syften:

- (a) Införa ett krav på en flygprovshandbok (FTOM), där policyer och förfaranden för flygprov fastställs. Flygprovshandboken kommer att vara kopplad till de harmoniserade kvalifikationerna för flygbesättningar.
- (b) Harmonisera kvalifikationer för flygbesättningar genom att vidta följande åtgärder:
  - (1) Ange en definition av flygprov.
  - (2) Definiera flygprovskategorier.
  - (3) Fastställa nödvändiga kvalifikationer för piloter för flygprovskategorierna 3 och 4.
  - (4) Ange en definition av ansvarig flygprovstekniker (LFTE) samt nödvändiga kvalifikationer.
- (c) Övergångsbestämmelser

Införa företrädesrättregler för flygbesättningar som redan utför de berörda funktionerna och övergångsåtgärder för att stödja vidare arbete samt anta ett beslut om LFTE-certifikat.

I en separat föreslagen ändring (A-NPA) sammanställs ytterligare uppgifter och information. Den kommer att fungera som underlag för diskussionen om ett certifieringssystem för ansvariga flygprovstekniker. Om man till följd av A-NPA-

Samrådet beslutar att fortsätta med LFTE-certifikatet kommer en ny regeluppgift att ägnas åt denna fråga.

### 2.3. Resultat av samrådet

Till svar på NPA 2008-20 inkom synpunkter på olika frågor gällande tillämpligheten av tillägg XII, flygprovshandboken, definitionerna av flygprovskategorier och ansvariga flygprovstekniker samt erfarenhets- och kompetenskraven för piloter och ansvariga flygprovstekniker. Svaren lämnades via CRD 2008-20. En reviderad text där synpunkterna beaktas har föreslagits.

En del svarande ansåg att det krävdes klargöranden av tillämpligheten av tillägg XII, flygprovskategorier och ändringen av de föreslagna kompetenskraven för ansvariga flygprovstekniker. Ytterligare synpunkter inkom om den kontroversiella frågan om certifikat för ansvariga flygprovstekniker samt behovet av ytterligare vägledning om reglerna för luftfartyg med en massa på högst 2 000 kg. Vissa redigeringsfrågor behandlades också.

#### 2.3.1 Tillämpligheten av kravet på flygprovshandbok

I yttrandet anges att en flygprovshandbok krävs för alla godkända tillverknings- och konstruktionsorganisationer som utför flygprov. Det beslut som fattas till följd av detta yttrande kommer att innehålla en granskning av AMC-materialet samt, om så behövs, närmare uppgifter om kravet att ha en flygprovshandbok för alternativa förfaranden till DOA (APDOA) och certifieringsprogram.

#### 2.3.2 Tillämpligheten av tillägg XII-kravet

Kravet att tillägg XII ska uppfyllas är tillämpligt på CS-23-luftfartyg med en massa på över 2 000 kg samt alla luftfartyg i kategorierna CS-25, CS-27 och CS-29, vilket förklaras närmare nedan.

##### CS-23 över 2 000 kg samt alla luftfartyg i kategorierna CS-25, CS-27 och CS-29

Flera aktörer hade frågor om det valda värdet 2 000 kg, som fastställts som den lägre gränsen för tillämpligheten av tillägg XII på CS-23-luftfartyg. Det ska noteras att gränsen på 2 000 kg fastställdes av granskningsgruppen för att skapa rätt balans mellan luftfartygens komplexitet och kostnaden och svårighetsgraden för det berörda flygprovet. Detta värde är anpassat till det övre gränsviktvärdet ELA2 för flygplan.

I vissa synpunkter uppgavs att de svar som lämnats och presenterats i CRD inte helt klargjorde tillämplighetens omfattning och att svaren i vissa fall var inkonsekventa. Därför kvarstod frågan om huruvida den lägre viktgränsen på 2 000 kg endast utgör en tillämplighetsgräns för tillägg XII för CS-23-luftfartyg, eller om den är tillämplig på samtliga luftfartyg med koderna CS-23, CS-25, CS-27 och CS-29.

Även om tillämpligheten av tillägg XII anges tydligt i den föreslagna Del 21-texten, uppmanade vissa av de svarande byrån att förtydliga denna punkt.

Tillämpligheten av tillägg XII är endast begränsad till CS-23-luftfartyg över 2 000 kg samt alla luftfartyg med koderna CS-25, CS-27 och CS-29.

##### Gasluftskepp

För gasluftskepp valdes en annorlunda lösning. Vissa gasluftskepp omfattas inte av definitionen av ELA2. I en synpunkt ifrågasatte man därför om de föreslagna

flygprovskraven och i synnerhet tillägg XII är tillämpliga på gasluftskepp. Det ska noteras att avsikten inte var att tillägg XII-kravet ska vara tillämpligt på gasluftskepp.

Därför betonas återigen att tillämpligheten av tillägg XII endast är begränsad till luftfartyg CS-23-luftfartyg över 2 000 kg samt alla luftfartyg med koderna CS-25, CS-27 och CS-29.

Det ska dock noteras att kravet på att ha en flygprovshandbok fortsätter att gälla för alla DOA/POA och APDOA som utför flygprov. Dessa inbegriper luftfartyg. Organisationens policyer och förfaranden för flygprov kommer att fastställas i handboken.

### 2.3.3 Företrädesrättregeln

Till svar på en synpunkt ska det noteras att företrädesrättregeln är tillämplig på piloter som utför flygprov i kategorierna 3 och 4 samt på flygprovstekniker. För piloter som utför flygprov i kategorierna 1 och 2 fastställs kompetenskraven och omräkningsreglerna redan i Del-FCL i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011.

### 2.3.4 Definition av flygprov, flygprovskategorier och kvalifikationer för flygprovsbesättningar

Under samrådsperioden för NPA 2008-20 mottog byrån många synpunkter på definitionen av flygprovskategorier och omfattningen av de kvalifikationer och den erfarenhet som krävs för de olika flygprovskategorierna samt utbildningsplanen.

Den tillsatta granskningsgruppen diskuterade och enades om dessa frågor. Ändringarna av det ursprungliga NPA-förslaget har lett till den reviderade text som föreslås i CRD 2008-20.

En svarande ansåg att utbildningsplanen i vissa fall var överdriven (t.ex. kravet på 350 timmars markutbildning och 60 timmars flygutbildning för kompetensnivå 1 för ansvariga flygprovstekniker), särskilt när det gäller CS-23-luftfartyg.

Det ska noteras att förutom gränsen på 2 000 kg för CS-23-luftfartyg, över vilken tillägg XII är tillämplig, delades upp kompetenskravet i två delar baserat på flygegenskaperna hos CS-23-plan. Detta kan stödja luftfartyg med en konstruerad dykhastighet (Md) lägre än 0,6 och ett maximalt tak lägre än 7 620 m (25 000 fot).

I en annan synpunkt föreslogs en annorlunda sammansättning av lägre och högre värden för utbildningstimmar än i förslaget (t.ex. 300 timmars markutbildning och 90 flygtimmar för kompetensnivå 1 för ansvariga flygprovstekniker). Antalet utbildningstimmar som anges i detta förslag grundas på gruppens granskning, och byrån föreslår därför att utbildningsplanen behålls enligt CRD 2008-20.

En synpunkt rörde underhållsflygningar. Närmare upplysningar om detta finns i det regelmaterial som för närvarande utarbetas av byrån i frågan "Luftvärdighets- och driftaspekter för underhållskontrollflygningar", RMT.0393/.0394.

Det ska dessutom noteras att byrån för närvarande arbetar med ett meddelande om föreslagen ändring om "flygningar i samband med tillverknings- och konstruktionsverksamhet" inom RMT.0348/.0349.

### 2.3.5 Kompetens-/erfarenhetskrav avseende flygbesättningar för luftfartyg under 2 000 kg

På grundval av de inkomna synpunkter inser byrån att det finns ett behov av att överväga standardisering eller att utfärda vägledning för kompetens- och erfarenhetskrav avseende flygbesättningar som utför flygprov av luftfartyg under 2 000 kg. Denna fråga kan behandlas i en framtida standardiseringsuppgift.

### 2.3.6 Ansvarig flygprovstekniker:

En del synpunkter på meddelandet om föreslagen ändring rörde frågan om certifiering av ansvariga flygprovstekniker. Liknande synpunkter noterades under svarstiden. Det var inte möjligt att fastställa en konsekvent riktning i denna fråga, varken med hjälp av de mottagna synpunkterna eller under den efterföljande granskning som den tillsatta granskningsgruppen utförde. Även om det rådde allmän enighet om att det är nödvändigt att definiera kompetens- och erfarenhetskraven för flygprovstekniker i Del 21, bordlades frågan om certifikat för att samla in mer information.

Frågan om certifikat för ansvariga flygprovstekniker (LFTE) utgör nu ämne för en A-NPA i syfte att klargöra och underbygga ett beslut i denna fråga.

En svarande ville att definitionen av ansvarig flygtekniker skulle ses över för att stryka ordalydelsen "assisterar piloten i driften av luftfartyget och dess system under flygprovsvksamhet". Denna ordalydelse betonar den ansvariga flygteknikerns centrala roll, som kan ha en direkt inverkan på luftfartygets säkerhet under flygprovningar. Byrån föreslår därför att definitionen av ansvarig flygtekniker ska behållas oförändrad. Närmare förklaringar kommer att läggas till i vägledningsmaterialet för ansvariga flygtekniker.

Som tidigare angetts i CRD 2008-20 är det DOA-/POA-/APDOA-innehavaren som ska besluta om det är nödvändigt att ha en ansvarig flygprovstekniker ombord. Om det är nödvändigt att ha en ansvarig flygprovstekniker ombord måste teknikern genomgå den obligatoriska utbildningen. Det bör noteras att om DOA-innehavaren väljer att inte använda en ansvarig flygprovstekniker utan en annan flygprovstekniker, är det dennes ansvar att definiera och tillhandahålla utbildning i den uppgift som dessa flygprovstekniker anvisas. Byrån har inte för avsikt att införa ett obligatoriskt krav på att ha en ansvarig flygprovstekniker ombord. Flygbesättningens sammansättning är DOA-/POA-/APDOA-innehavaren ansvar.

### 2.3.7 Övriga frågor

Baserat på en synpunkt har definitionen av flygprov uppdaterats för att använda begreppet "överensstämmelse med typkonstruktion", eftersom detta är den korrekta ordalydelsen.

## 2.4. Sammanfattning av konsekvensbedömningen av regelverket

Följande alternativ identifierades i konsekvensbedömningen av regelverket (RIA) i NPA-2008-20:

- a. Alternativ 0: Grundalternativ (ingen ändring).
- b. Alternativ 1: Regelarbete om flygprov.

De berörda aktörerna är DOA/POA/APDOA, CS-23 över 2 000 kg samt alla luftfartygstillverkare i CS-25, CS-27 och CS-29, motortillverkare, STC-innehavare eller sökande som kan använda flygprov som ett sätt att fastställa efterlevnad av förordningarna. Dessutom är flygprov inom civilflyget direkt berörda, och följaktligen även flygprovutbildningsorganisationer.

Identifierade effekter i konsekvensbedömningen är säkerhet samt ekonomiska och sociala effekter.

Effekten på säkerheten har utvärderats på grundval av granskningar av olyckor (en för ett flygplan med fasta vingar och en för rotorplan) som samlats in från flygprovrelaterade olyckor som inträffat mellan 1990 och 2005. En granskning utfördes med användning av



World Airline Accident Summary (WAAS – Civil Air Publication 479). Problem som konstaterats vid olyckorna (underlåtande att genomföra formell riskhantering, flygbesättningens sammansättning och kompetens, säkerhetsutrustning) borde ha behandlats i flygprovshandboken enligt vad som föreslås i detta yttrande. Precis som för flygplan med fasta vingar visade den sannolika orsaken till rotorplansolyckan att det är nödvändigt att införa en flygprovshandbok. Ytterligare analyser gav dessutom stöd för behovet av lämpliga krav för flygprovsbesättnings kompetens och erfarenhet.

Den ekonomiska inverkan har utvärderats kvalitativt och begränsningsåtgärder har föreslagits. Den erfarenhet och kompetens som krävs för flygbesättningar är relaterad till det berörda flygprovet och luftfartygets komplexitet. Fyra olika kategorier utformades för att täcka omfattningen av flygprovningar.

Begränsningsåtgärderna innebär att tillämpligheten av tillägg XII begränsas till att omfatta luftfartyg i kategori CS-23 över 2 000 kg samt alla luftfartyg i kategorierna CS-25, CS-27 och CS-29, införandet av en företrädesrättklausul, anpassningar av kraven på flygbesättnings erfarenhet och kompetens så att de är beroende av provningens och luftfartygets komplexitet samt inrättande av långvariga övergångsåtgärder.

#### Slutsats av yttrandet

Med hänsyn till att beslutet om certifikat för ansvariga flygprovstekniker kommer att utgöra en separat uppgift (se RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA om LFTE), förväntas antagandet av detta förslag ha en positiv inverkan på säkerheten för alla organisationer och personer som är direkt inblandade i flygprovningar. De ekonomiska effekterna har minimerats genom proportionella krav och lämpliga övergångsåtgärder.

För närmare upplysningar om denna konsekvensbedömning av regelverket, se NPA 2008-20.

## **2.5. Översikt av de föreslagna ändringarna**

**Kapitel G** – "Godkänd tillverkningsorganisation" i punkt 21.A.143 "Verksamhetsbok för tillverkning" föreslås ändras för att innefatta kravet på en flygprovshandbok. Tillverkningsorganisationer ska ha en flygprovshandbok om flygprov ingår i deras verksamhet. I handboken ska de policyer och förfaranden som krävs för organisationens utförande av flygprovning anges. En koppling görs mellan tillägg XII och kravet på flygprovshandbok. Flygprovshandboken ska läggas fram för den behöriga myndigheten.

**Kapitel J** – "Godkänd konstruktionsorganisation" i punkt 21.A.243 "Uppgifter" föreslås ändras för att innefatta kravet på en flygprovshandbok. Konstruktionsorganisationer ska ha en flygprovshandbok om flygprov ingår i deras verksamhet. En koppling görs mellan tillägg XII och kravet på flygprovshandbok. Flygprovshandboken ska läggas fram för byrån.

**Kapitel P** – "Flygtillstånd" i punkt 21.A.708 "Flygförhållanden" föreslås ändras för att inbegripa de krav som fastställs i det nya tillägg XII. I detta tillägg behandlas följande frågor:

Tillämplighet: Tillägg XII är tillämpligt på luftfartyg i kategori CS-23 med en maximal startmassa (MTOM) på över 2 000 kg samt alla luftfartyg med koderna CS-25, CS-27 och CS-29.

Definitioner: Definitioner av flygprov, flygprovstekniker (FTE) och ansvariga flygprovstekniker (LFTE) anges.

Flygprovskategorier: Genom tillägg XII införs en uppdelning av flygprover i fyra olika kategorier beroende på komplexiteten i det berörda flygprovet.

Flygprovsbesättningarnas kvalifikationer: I tillägg XII anges kvalifikationskrav för piloter som utför flygprov i kategorierna 3 och 4 samt för ansvariga flygprovstekniker.

Kompetens- och erfarenhetskraven för flygprovspiloter och ansvariga flygprovstekniker beror på två parametrar: flygprovningens och luftfartygets komplexitet. För piloter som utför flygprovningar i kategorierna 1 och 2 kommer de föreslagna kraven vara dem som anges i Del-FCL. För piloter som utför flygprovningar i kategorierna 3 och 4 och för ansvariga flygprovstekniker kommer den utbildning som krävs att vara specifik för den organisation som anställer dem.

Ansvarig flygprovstekniker (LFTE): Uppgifter om tillståndskrav från den organisation som anställer dem anges.

Kompetens och erfarenhet för andra flygprovstekniker: Krav på allmän erfarenhet, utbildning och registerföring anges.

Köln den 22 augusti 2013

P. Goudou  
Verkställande direktör  
(undertecknat)

### 3. Referenser

#### 3.1. Berörda förordningar

Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer.

#### 3.2. Berörda beslut

Beslut av den verkställande direktören för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet om ändring av beslut 2013/001/R från byråns verkställande direktör av den 23 januari 2013 om godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledningsmaterial för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer ("AMC och GM till Del 21").

**Observera:** Byrån kommer att offentliggöra detta beslut som innehåller AMC och GM när genomförandereglererna har offentliggjorts i *Europeiska unionens offentliga tidning*.

#### 3.3. Referensdokument

A-NPA 2013-XX om "certifikat för ansvariga flygprovstekniker".

ICAO bilaga 1 om "certifiering av personal".

NPA 2008-20 och CRD 2008-20 om "flygprov".