



KOELENNOT

ASIAA KOSKEVA CRD 2008-20 — MDM.003A — 22.8.2013

TIIVISTELMÄ

Tässä lausunnossa käsitellään koelentojen turvallisuuden parantamiseen liittyviä näkökohtia keskittyen erityisesti koelentojen miehistön pätevyysvaatimusten määrittelyyn ja yhtenäistämiseen sekä uusien vaatimusten sujuvaan käyttöönottoon. Lausunnossa ehdotetaan, että koelentoja varten laaditaan käsikirja, jossa kuvaillaan organisaation koelentoihin liittyvät toimintatavat ja menettelyt.

Lisäksi ehdotetaan osan 21 muuttamista siten, että siihen lisätään uusi lisäys XII, jota sovelletaan CS-23:n mukaisiin ilma-aluksiin, joiden MTOM on yli 2 000 kg, sekä kaikkiin CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisiin ilma-aluksiin. Lisäyksessä keskitytään seuraaviin aiheisiin:

1. koelentojen määrittely
2. koelentojen luokat
3. lentäjien pätevyysvaatimukset luokkien 3 ja 4 koelentoja varten
4. johtavan koelentoinsinöörin määrittely ja pätevyys.

Voimaantuloa varten ehdotetaan nykyisten sääntöjen voimassaolon jatkamista ja siirtymätoimenpiteitä, joilla tuetaan jatkossa mahdollisesti tehtävää työtä, joka liittyy johtavan koelentoinsinöörin (lead flight test engineer, LFTE) lupakirjamenettelyyn. Erilliseen A-NPA-asiakirjaan on koottu lisätietoja ja sen perusteella käynnistetään keskustelu lupajärjestelmän luomisesta LFTE:itä varten.

Lausunnon pohjalta tehdään päätös, jolla osaan 21 lisätään tässä asiakirjassa käsitellyt aiheita koskevaa AMC- ja GM-aineistoa.

Sovellettavuus		Menettelykartta	
Asetukset ja päätökset, joita muutos koskee:	Komission asetus (EU) N:o 748/2012	Mietintö:	Ei
Sidosryhmät, joita muutos koskee:	Kaikki DOA:n/POA:n/APDOA:n haltijat, CS-23:n mukaisten yli 2 000 kg:n ilma-alusten, CS-25:n, CS-27:n, CS-29:n mukaisten ilma-alusten koelentojen miehistöt, jäsenvaltiot, koelentojen koulutusorganisaatiot, ammattiyhdistykset	Sääntöjenlaadintaryhmä:	Kyllä
Alkuperä:	Yhdenmukaistaminen, turvallisuus	Ohjesäännöt	8/12/2004
Viite:	N/A	RIA-tyyppi:	Täydellinen
		Tekninen kuuleminen NPA:n laatimisen aikana:	Kyllä
		NPA:n julkaisupäivä:	2008/03
		NPA-kuulemisen kesto:	5 kuukautta
		Tarkastelutyöryhmä:	Kyllä
		Kohdennettu kuuleminen:	Ei
		Päätöksen julkaisupäivä:	2014/03

Sisällysluettelo

1. Tietoa menettelystä	3
1.1. Sääntöjenlaadintamenettely	3
1.2. Lausunnon ja siihen liittyvien asiakirjojen rakenne	3
1.3. Menettelyn seuraavat vaiheet	4
2. Selittävä huomautus	5
2.1. Käsiteltävät kysymykset.....	5
2.2. Tavoitteet	5
2.3. Kuulemisen tulokset	6
2.4. Yhteenveto lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnista	8
2.5. Yhteenveto ehdotetuista muutoksista	9
3. Viitteet	11
3.1. Asetukset, joita muutos koskee.....	11
3.2. Päätökset, joita muutos koskee.....	11
3.3. Viiteasiakirjat.....	11

1. Tietoa menettelystä

1.1. Sääntöjenlaadintamenettely

Euroopan lentoturvallisuusvirasto (jäljempänä "virasto") laati tämän lausunnon asetuksen (EY) N:o 216/2008¹ (jäljempänä "perusasetus") ja sääntöjenlaadintamenettelyn² mukaisesti.

Tämä sääntelytoimi kuuluu viraston sääntelyohjelmaan vuodelle 2013 tehtävän MDM.003a nojalla. Toimen soveltamisala ja aikataulu määritettiin tehtävän MDM.003(a) ohjesäännöissä³.

Virasto on laatinut tämän lausunnon luonnoksen tehtävää MDM.003 varten perustetun sääntelytyöryhmän työn perusteella. Kaikkia asianosaisia kuultiin⁴ 29. elokuuta 2008 julkaistun muutosehdotusta koskevan ilmoituksen (NPA) 2008-20⁵ kautta.

Määräaikaan 31. tammikuuta 2009 mennessä virasto oli saanut 315 huomautusta asianosaisilta, jotka edustivat muun muassa teollisuutta, kansallisia ilmailuviranomaisia, koulutuksen tarjoajia ja toimialajärjestöjä.

Virasto on käsitellyt NPA-asiakirjaan saadut huomautukset ja vastannut niihin. Vastaanotetut huomautukset ja viraston vastaukset esitettiin vastausasiakirjassa (CRD) 2008-20⁶, joka julkaistiin 13. syyskuuta 2012.

Määräaikaan 31. marraskuuta 2012 mennessä virasto oli saanut vastausasiakirjaan 11 vastinetta asianosaisilta, jotka edustivat muun muassa teollisuutta, kansallisia ilmailuviranomaisia ja toimialajärjestöjä.

Virasto on ottanut tämän lausunnon lopullisen tekstin (ts. selittävän huomautuksen ja asetusluonnoksen) laadinnassa huomioon vastausasiakirjaan annetut vastineet.

Otsikkosivun menettelykartassa on yhteenvedo tämän sääntelytoimen tärkeimmistä vaiheista.

1.2. Lausunnon ja siihen liittyvien asiakirjojen rakenne

Tämän lausunnon luvussa 1 on tietoa tähän tehtävään liittyvästä menettelystä. Luvussa 2 "Selittävä huomautus" selitetään tekninen ydinsisältö. Viraston ehdottama sääntöluonnos on julkaistu viraston verkkosivustolla⁷. Luvussa 3 esitetään yhteenvedo päätöksistä, jotka pääjohtaja tekee AMC/GM-aineiston osalta.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna viimeksi 8 päivänä tammikuuta 2013 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 6/2013 (EUVL L 4, 9.1.2013, s. 34).

² Virasto on velvollinen noudattamaan sääntöjen laadinnassa perusasetuksen 52 artiklan 1 kohdassa kuvattua jäsenettyä menettelyä. Menettelyn on hyväksynyt viraston hallintoneuvosto, ja sitä kutsutaan sääntöjenlaadintamenettelyksi. Katso hallintoneuvoston päätös lausuntoja, hyväksyntäeritelmiä ja ohjeaineistoa laadittaessa sovellettavasta viraston menettelystä (sääntöjenlaadintamenettely), 13.3.2012 tehty EASAN hallintoneuvoston päätös N:o 01-2012.

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 Perusasetuksen 52 artiklan sekä sääntöjenlaadintamenettelyn 5 artiklan 3 kohdan ja 6 artiklan mukaisesti.

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>

1.3. Menettelyn seuraavat vaiheet

Tässä lausunnossa ehdotetaan muutoksia asetuksen osaan 21, ja se on suunnattu Euroopan komissiolle, joka käyttää sitä teknisenä perustana laatiessaan säädösehdotusta.

Virasto julkaisee päätöksen, joka sisältää hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (AMC) ja ohjeaineiston (GM), sen jälkeen kun muutokset asetuksen osaan 21 on hyväksytty.

2. Selittävä huomautus

2.1. Käsiteltävät kysymykset

Tässä lausunnossa käsitellään toimialan pyynnöstä tarvetta yhdenmukaistaa koelentojen miehistön pätevyysvaatimudet Euroopassa. Alalla oli esiintynyt useita tapauksia, joissa koelentomiehistön yhdessä maassa saamaa pätevyyttä ei välttämättä ollut tunnustettu muissa maissa.

Siksi todettiin, että henkilöiden (koelentomiehistöjen) ja palvelujen (koelentotoiminnan) vapaata liikkuvuutta oli syytä parantaa.

Toinen asia, jota oli käsiteltävä, oli koelentoja suorittavien tuotanto- ja suunnitteluorganisaatioiden tarve saada asiakirja, jossa kuvailtaisiin koelentoihin liittyvät toimintatavat ja menettelyt. Toimivaltainen viranomainen (kansallinen viranomainen tai virasto) voisi sitten hyväksyä tämän asiakirjan kunkin organisaation osalta.

Tämä tehtävä perustuu JAA:n tekemään työhön, mutta siinä otetaan huomioon myös viraston nykyinen sääntelykehys.

2.2. Tavoitteet

EASA-järjestelmän yleiset tavoitteet on määritetty perusasetuksen 2 artiklassa. Ehdotus tukee yleisten tavoitteiden saavuttamista käsittelemällä edellä 2.1 kohdassa esitettyjä asioita.

Tämän ehdotuksen yleisenä tavoitteena on varmistaa koelentojen turvallisen toteuttamisen edellytykset vahvistamalla yhdenmukaiset vaatimukset miehistön pätevyydelle, määräämällä käsikirja koelentoja varten sekä asettamalla sopiva siirtymäkausi ja jatkamalla nykyisten sääntöjen voimassaoloa.

Eriytyiset tavoitteet ovat seuraavat:

- (a) Koelentoja varten on laadittava käsikirja (FTOM), jossa kuvaillaan organisaation koelentoihin liittyvät toimintatavat ja menettelyt. FTOM:ssä on linkki ohjaamomiehistön yhdenmukaistettuihin pätevyysvaatimuksiin.
- (b) Ohjaamomiehistön pätevyysvaatimusten yhdenmukaistaminen seuraavien vaiheiden kautta:
 - (1) koelentojen määrittäminen;
 - (2) koelentojen luokkien määrittäminen;
 - (3) lentäjien pätevyysvaatimusten vahvistaminen luokkien 3 ja 4 koelentoja varten;
 - (4) johtavan koelentoinsoöriin (LFTE) määrittäminen ja tarkemmat tiedot pätevyysvaatimuksista.
- (c) Siirtymätoimenpiteet

Asiaan liittyviä tehtäviä jo suorittavia ohjaamomiehistön jäseniä varten jatketaan nykyisten sääntöjen voimassaoloa, otetaan käyttöön siirtymätoimenpiteitä työn jatkamisen tueksi ja tehdään LFTE-lupakirjaa koskeva päätös.

Erilliseen A-NPA-asiakirjaan on koottu lisätietoja ja sen perusteella käynnistetään keskustelu lupajärjestelmän luomisesta LFTE:itä varten. Jos A-NPA:sta käytävän

kuulemisen seurauksena päätetään jatkaa LFTE-lupakirjan kehittämistä, sitä varten tulee uusi sääntelytehtävä.

2.3. Kuulemisen tulokset

Asiakirjaan NPA 2008-20 saadut huomautukset käsittelivät lisäyksen XII sovellettavuutta, FTOM-toimintakäsikirjaa, koelentojen luokkien ja LFTE:n määrittelyä sekä lentäjiltä ja LFTE:ltä vaadittavaa kokemusta ja pätevyyttä. Vastaukset esitettiin asiakirjassa CRD 2008-20. Virasto on esittänyt uuden tekstin, jossa huomautukset on otettu huomioon.

Virasto on saanut joitakin kommentteja, joissa on pyydetty selventämään lisäyksen XII sovellettavuutta ja koelentojen luokkia sekä muuttamaan LFTE:ille ehdotettuja pätevyysvaatimuksia. Lisäksi kommentteissa on käsitelty kiistanalaista LFTE-lupakirjaa ja tarvetta säännellä tarkemmin ilma-aluksia, joiden paino on enintään 2 000 kg. Myös joihinkin toimituksellisiin näkökohtiin on puututtu.

2.3.1 Koelentojen toimintakäsikirjaa koskevan vaatimuksen sovellettavuus

Lausunnon mukaan kaikkien hyväksytyjen tuotanto- ja suunnitteluorganisaatioiden, jotka suorittavat koelentoja, on laadittava FTOM. Lausunnon pohjalta tehtävässä päätöksessä tarkastellaan AMC-aineistoa ja tarkennetaan tarvittaessa vaatimusta laatia FTOM suunnitteluorganisaation hyväksynnän vaihtoehtoisia menettelyjä (APDOA) ja hyväksyntäohjelmia varten.

2.3.2 Lisäystä XII koskevan vaatimuksen sovellettavuus

Vaatus noudattaa lisäystä XII koskee CS-23:n mukaisia ilma-aluksia, jotka painavat yli 2 000 kg, ja kaikkia CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisia ilma-aluksia, kuten jäljempänä selitetään.

CS-23:n mukaiset ilma-alukset, jotka painavat yli 2 000 kg, ja kaikki CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaiset ilma-alukset

Eri sidosryhmät kyselivät 2 000 kg:n raja-arvosta, joka on valittu lisäyksen XII soveltamisen alarajaksi CS-23:n mukaisille ilma-aluksille. On syytä tuoda esiin, että arviointiryhmä valitsi painorajaksi 2 000 kg, koska sillä saavutetaan tasapaino ilma-aluksen vaativuuden ja määrättyjen koelentojen kustannusten ja vaativuuden välillä. Arvo vastaa ELA2-lentokoneiden painon ylärajaa.

Joissakin kommentteissa esitettiin, että vastausasiakirjassa annetut vastaukset eivät tuoneet täyttä selvyyttä sovellusalaan ja olivat toisinaan epä johdonmukaisia. Siksi oli edelleen epäselvää, rajoittiko 2 000 kg:n vähimmäispaino lisäyksen XII soveltamista ainoastaan CS-23:n mukaisten ilma-alusten osalta vai koskiko se kaikkia CS-23:n, CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisia ilma-aluksia.

Vaikka lisäyksen XII sovellettavuus oli selkeästi esitetty osaa 21 varten ehdotetussa tekstissä, virasto tarkensi vielä tätä asiaa saamiensa kommenttien johdosta.

Lisäystä XII sovelletaan ainoastaan CS-23:n mukaisiin ilma-aluksiin, jotka painavat yli 2 000 kg, ja kaikkiin CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisiin ilma-aluksiin.

Kaasulla toimivat ilmalaivat

Kaasulla toimivien ilmalaivojen kohdalla tilanne on kuitenkin toinen. ELA2-ilma-alusten määritelmä ei kata kaikkia kaasulla toimivia ilmalaivoja. Tämän seurauksena yhdessä kommentissa kysyttiin, sovelletaanko ehdotettuja koelentoja koskevia vaatimuksia ja

erityisesti lisäystä XII myös kaasulla toimiviin ilma-aluksiin. On syytä tuoda esiin, ettei lisäyksen XII vaatimuksia ollut tarkoitus ulottaa koskemaan kaasulla toimivia ilma-aluksia.

Siksi korostetaan vielä, että lisäystä XII sovelletaan ainoastaan CS-23:n mukaisiin ilma-aluksiin, jotka painavat yli 2 000 kg, ja kaikkiin CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisiin ilma-aluksiin.

On kuitenkin mainittava, että vaatimus laatia koelentoja koskeva käsikirja (FTOM) koskee kaikkia DOA:n/POA:n ja APDOA:n haltijoita, jotka harjoittavat koelentotoimintaa. Tämä kattaa myös ilmalaiivat. Käsikirjassa kuvaillaan organisaation koelentoihin liittyvät toimintatavat ja menettelyt.

2.3.3 Sääntöjen voimassaolon jatkaminen

Vastauksena yhteen kommenttiin on syytä tuoda esiin, että sääntöjen voimassaolon jatkaminen koskee lentäjiä, jotka suorittavat luokan 3 ja 4 koelentoja, sekä koelentoinsooreja. Lentäjien, jotka suorittavat luokan 1 ja 2 koelentoja, pätevyysvaatimukset ja muutosäännöt on jo määritelty 3 päivänä marraskuuta 2011 annetun komission asetuksen (EU) No 1178/2011 osassa FCL.

2.3.4 Koelennon määritelmä, koelentojen luokat, koelentomiestön pätevyys

Asiakirjasta NPA 2008-20 järjestetyn kuulemisen aikana virasto sai useita huomautuksia, jotka koskivat koelentojen luokkien määritelmää, eri luokkien koelentoja varten vaadittavaa pätevyyttä ja kokemusta sekä koulutuksen sisältöä.

Näistä kysymyksistä keskusteltiin ja sovittiin asiaa käsittelevässä arviointiryhmässä. Alkuperäiseen NPA-asiakirjaan tehtyjen muutosten tuloksena syntyi asiakirjassa CRD 2008-20 esitetty tarkistettu teksti.

Yhdessä koulutusohjelmaa koskevassa kommentissa katsottiin, että koulutusohjelma on joissakin tapauksissa liian vaativa (esim. 350 tuntia koulutusta maassa ja 60 tuntia lentokoulutusta LFTE:n pätevyystasoa 1 varten), erityisesti CS-23:n mukaisille ilma-aluksille.

On syytä tuoda esiin, että CS-23:n mukaisille ilma-aluksille lisäyksen XII soveltamista varten asetetun 2 000 kg:n raja-arvon lisäksi CS-23:n mukaiset ilma-alukset on pätevyysvaatimuksia varten jaettu kahteen ryhmään ilma-alusten lento-ominaisuuksien perusteella. Näin voidaan tukea ilma-aluksia, joiden suunniteltu syöksynopeus (Md) on alle 0,6 machia tai joiden lakikorkeus on alle 7 620 m (25 000 jalkaa).

Toisessa kommentissa ehdotettiin erilaista koulutustuntien vähimmäis- ja enimmäisarvojen yhdistelmää kuin ehdotuksessa (esim. 300 tuntia maassa ja 90 lentotuntia LFTE:n pätevyystasoa 1 varten). Ehdotukseen sisältyvä koulutustuntien määrä perustui ryhmän arvioon, joten virasto esittää, että koulutusohjelma säilytettäisiin sellaisena kuin se on asiakirjassa CRD 2008-20.

Yksi kommentti liittyi huoltolentoihin. Tätä asiaa käsitellään tarkemmin sääntelyaineistossa, jota virasto laatii parhaillaan huollontarkastuslentojen lentokelpoisuutta ja toimintaa koskevista näkökohdista (RMT.0393/.0394).

Lisäksi on syytä mainita, että virasto on myös laatimassa NPA-asiakirjaa tuotanto- ja suunnittelutoimintaan liittyvistä lennoista tehtävän RMT.0348/.0349 puitteissa.

2.3.5 OhjaamomiehISTÖN pätevyys-/kokemusvaatimukset alle 2 000 kg:n ilma-alusten osalta

Saadun palautteen perusteella on ilmeistä, että alle 2 000 kg:n ilma-alusten koelentoihin osallistuvan ohjaamomiehISTÖN pätevyys- ja kokemusvaatimusten suhteen tarvitaan vielä normeja ja ohjeita. Tämä voidaan ottaa tulevan sääntelytehtävän aiheeksi.

2.3.6 Johtava koelentoinsinööri

Joukko NPA-asiakirjaan esitettyjä huomautuksia koski johtavan koelentoinsinöörin lupakirjaa. Myös kommenttien esittämisen aikana kirjattiin erilaisia näkemyksiä. Esitetyt huomautukset sen enempää kuin arviointiryhmän myöhemmin tekemä arviointikaan eivät auttaneet saavuttamaan yhteisymmärrystä. Vaikka koelentoinsinöörien pätevyys- ja kokemusvaatimukset osan 21 puitteissa saatiin yleisesti ottaen sovittua, kysymys lupakirjasta jätettiin odottamaan, kunnes asiasta on saatu enemmän tietoa.

Johtavan koelentoinsinöörin (LFTE) lupakirjasta on näin ollen laadittu A-NPA, jolla pyritään selventämään tätä kysymystä ja tukemaan päätöksen tekemistä siitä.

Yhdessä kommentissa vaadittiin, että LFTE:n määritelmää tarkistettaisiin siten, että tekstistä poistettaisiin viittaus lentäjän avustamiseen ilma-aluksen ja sen järjestelmien käytössä. Sanamuoto korostaa LFTE:n keskeistä roolia ja mahdollisuutta vaikuttaa suoraan ilma-aluksen turvallisuuteen koelentotoiminnan aikana. Siksi virasto ehdottaa, että LFTE:n määritelmä säilytetään ennallaan. LFTE:itä varten laadittavaan ohjeaineistoon lisätään tarkempia selityksiä.

Kuten asiakirjassa CRD 2008-20 todettiin, DOA:n/POA:n/APDOA:n haltija päättää, onko ilma-aluksessa oltava johtava koelentoinsinööri. Jos ilma-aluksessa on oltava mukana LFTE, niin pakollista koulutusta on tarjottava. On syytä tuoda esiin, että jos DOA:n haltija päättää käyttää LFTE:n sijaan muuta koelentoinsinööriä, DOA:n haltijan on määriteltävä tällaisen koelentoinsinöörin tehtäviin tarvittava koulutus ja järjestettävä se. Virastolla ei ole aikomusta vaatia koelentoinsinöörin osallistumista koelentoihin. Miehistön kokoonpano on täysin DOA:n/POA:n/APDOA:n haltijan vastuulla.

2.3.7 Muita kysymyksiä

Koelennon määritelmää muutettiin yhden kommentin johdosta siten, että siinä käytetään sanamuotoa "tyyppisuunnitelman mukaisuus".

2.4. Yhteenvedo lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnista

Asiakirjan NPA 2008-20 lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnissa yksilöitiin seuraavat vaihtoehdot:

- a. Vaihtoehto 0: perusvaihtoehto (ei muutosta)
- b. Vaihtoehto 1: sääntöjenlaadinta koelentoja varten

Sidosryhmät, joita muutos koskee, ovat DOA:n/POA:n/APDOA:n haltijat, CS-23:n mukaisten ilma-alusten, jotka painavat yli 2 000 kg, ja kaikkien CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisten ilma-alusten valmistajat, moottoreiden valmistajat, STC:n haltijat tai -hakijat, jotka voisivat koelentojen avulla osoittaa määräysten noudattamisen. Lisäksi muutos vaikuttaa suoraan siviili-ilmailualan koelentomiehISTÖihin ja sitä kautta koelentojen koulutusorganisaatioihin.

Lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnissa (RIA) havaittiin turvallisuus-, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia.

Turvallisuusvaikutuksia on arvioitu tarkastelemalla vuosina 1990–2005 koelentojen yhteydessä tapahtuneita onnettomuuksia (erikseen kiinteäsiipisten ilma-alusten ja roottori-ilma-alusten osalta). Tarkastelussa käytettiin maailman lento-onnettomuuksista laadittua julkaisua (World Airline Accident Summary (WAAS) - Civil Air Publication 479). Onnettomuuksiin liittyneet ongelmat (virallisen riskinhallinnan puuttuminen, ohjaamomiehistön kokoonpano ja pätevyys, turvalaitteet) käsitellään FTOM:ssä sellaisena kuin se kuvaillaan tässä lausunnossa. Kuten kiinteäsiipisten ilma-alusten kohdalla myös yhdelle roottori-ilma-alukselle tapahtuneen ongelman todennäköinen syy puolsi FTOM:n käyttöönottoa. Lisäksi tarkempi analyysi vahvisti, että koelentomiestöjen pätevyyden ja kokemuksen osalta tarvitaan asianmukaiset vaatimukset.

Taloudellisia vaikutuksia on arvioitu laadullisesti ja niiden lieventämiseksi on ehdotettu toimenpiteitä. Ohjaamomiehistöltä vaadittava kokemus ja pätevyys ovat yhteydessä koelentojen ja ilma-alusten vaativuuteen. Kaikenlaisten koelentojen kattamiseksi on suunniteltu neljä erilaista luokkaa.

Lieventävinä toimenpiteinä lisäyksen XII soveltaminen rajoitettiin CS-23:n mukaisiin ilma-aluksiin, joiden paino on yli 2 000 kg, sekä kaikkiin CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisiin ilma-aluksiin, vanhojen sääntöjen voimassaoloa jatkettiin, ohjaamomiehistön kokemus- ja pätevyysvaatimukset sovitettiin vastaamaan koelennon ja ilma-aluksen vaativuutta ja uusien sääntöjen käyttöönottoon vahvistettiin pitkät siirtymäkaudet.

Päätelmä lausunnosta

Kun otetaan huomioon, että LFTE-lupakirjasta päätetään erillisen tehtävän puitteissa (ks. RMT.0583 (MDM.003c) LFTE:tä koskeva A-NPA), tämän ehdotuksen hyväksymisen odotetaan vaikuttavan myönteisesti kaikkien koelentoihin suoraan liittyvien organisaatioiden ja henkilöiden turvallisuuteen. Taloudelliset vaikutukset on minimoitu oikeasuhteisilla vaatimuksilla ja asianmukaisilla siirtymätoimenpiteillä.

Lisätietoja tästä RIA:sta on asiakirjassa NPA 2008-20.

2.5. Yhteenveto ehdotetuista muutoksista

G alaluku – ”Tuotanto-organisaation hyväksyntä” 21.A.143 kohtaa ”Käsikirja” ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen sisällytetään FTOM:ää koskeva vaatimus. Tuotanto-organisaatioilla on oltava FTOM, jos niiden toiminta kattaa koelennot. Tässä asiakirjassa on kuvailtava organisaation koelentoihin liittyvät toimintatavat ja menettelyt. FTOM:ää koskeva vaatimus on liitetty lisäykseen XII. FTOM on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle.

J alaluku – ”Suunnitteluorganisaation hyväksyntä” 21.A.243 kohtaa ”Tiedot” ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen sisällytetään FTOM:ää koskeva vaatimus. Suunnitteluorganisaatioilla on oltava FTOM, jos niiden toiminta kattaa koelennot. FTOM:ää koskeva vaatimus on kytketty lisäykseen XII. FTOM on toimitettava virastolle.

P alaluku – ”Lupa ilmailuun” 21.A.708” kohtaa ”Lentoehdot” ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen sisällytetään uudessa lisäyksessä XII määritellyt vaatimukset. Lisäyksessä käsitellään seuraavia aiheita:

Soveltamisala: Lisäystä XII sovelletaan CS-23:n mukaisiin ilma-aluksiin, joiden MTOM on yli 2 000 kg, ja kaikkiin CS-25:n, CS-27:n ja CS-29:n mukaisiin ilma-aluksiin.

Määritelmät: Koelennolle, koelentoinsinöörille (FTE) ja johtavalle koelentoinsinöörille (LFTE) annetaan määritelmät.

Koelentojen luokat: Lisäyksessä XII on jaoteltu koelennot neljään eri luokkaan niiden vaatavuustason mukaan.

Koelentomiestön pätevyysvaatimukset: Lisäyksessä XII vahvistetaan pätevyysvaatimukset lentäjille, jotka suorittavat luokkien 3 ja 4 koelentoja, sekä LFTE:ille.

Koelentäjien ja johtavien koelentoinsinöörin pätevyys- ja kokemusvaatimukset riippuvat kahdesta tekijästä: koelennon vaativuudesta ja ilma-aluksen vaativuudesta. Luokan 1 tai 2 koelentoja suorittaville lentäjille ehdotetuissa vaatimuksissa viitataan osaan FCL. Luokan 3 tai 4 koelentoja suorittavien lentäjien ja johtavien koelentoinsinöörin koulutusvaatimukset määrittelee organisaatio, jolle he työskentelevät.

Johtava koelentoinsinööri (LFTE): Hyväksyntää koskevat vaatimukset määrittelee organisaatio, jolle LFTE työskentelee.

Muiden koelentoinsinöörin pätevyys ja kokemus: Yleistä kokemusta, koulutusta ja tietojen säilyttämistä koskevat vaatimukset on määritelty.

Tehty Kölnissä 22. elokuuta 2013.

P. GOUDOU
Pääjohtaja
(allekirjoitus)

3. Viitteet

3.1. Asetukset, joita muutos koskee

Ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä 3 päivänä elokuuta 2012 annettu komission asetus (EU) N:o 748/2012.

3.2. Päätökset, joita muutos koskee

Euroopan lentoturvallisuusviraston johtajan päätös, jolla muutetaan viraston pääjohtajan 23. tammikuuta 2013 tekemää päätöstä 2013/001/R hyväksyttävistä menetelmistä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaalista, jotka liittyvät ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntään sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntään (osaan 21 liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaali).

Huom: Virasto julkaisee päätöksen, joka sisältää hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaalin, kun täytäntöönpanosääntöjen teksti on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

3.3. Viiteasiakirjat

A-NPA 2013-XX johtavan koelentoinsinöörin lupakirjasta

ICAO:n liite 1 henkilöstön lupakirjoista

NPA 2008-20 ja CRD 2008-20 koelentoista