



FLUGPRÓFANIR

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

STUTT YFIRLIT

Þetta álit fjallar um úrbætur á sviði flugprófunaröryggismála og hefur það sérstaka markmið að fjalla sérstaklega um skilgreiningu og samræmingu á menntun og hæfi flugprófunaráhafna og tryggja snurðulausa umbreytingu yfir í kröfurnar sem hér eru kynntar til sögunnar. Þetta álit leggur til að búinn verði til handbók fyrir flugprófanir þar sem stefna og verkferlar fyrirtækja verða skilgreindir í tengslum við flugprófanir.

Auk þess er lagt til að hluta 21 verði breytt og við hann bætt nýjum viðbæti XII sem myndi gilda fyrir CS-23 loftför með MTOM yfir 2 000 kg og öll CS-25, CS-27 og CS-29 loftför. Þessi viðbæti beinir sjónum sínum að eftirfarandi málefnum:

1. Skilgreiningu á flugprófunum.
2. Flugprófunarflokkum.
3. Menntun og hæfi flugmanna fyrir flugprófanir í flokkum 3 og 4.
4. Skilgreiningu og menntun og hæfi fyrir forystuverkfræðinga fyrir flugprófanir.

Gildistaka leggur einnig til reglur, sem mælar fyrir að eldri reglur gildi auk aðlögunarreglna til þess að styðja við frekari vinnu varðandi útgáfu skírteina fyrir forystuverkfræðinga fyrir flugprófanir (LFTE). Aðskilið A-NPA safnar aukalegum gögnum og upplýsingum og mun opna umfjöllun um að búið gerð verði áætlun um útgáfu skírteina fyrir það sem skilgreint er sem LFTE.

Í kjölfar þessa álits kemur ákvörðun þar sem viðurkenndar aðferðir til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni við hluta 21 verða kynntar til sögunnar til þess að veita frekari leiðbeiningar um þau málefni sem þetta skjal fjallar um.

Gildissvið		Framvindukort	
Reglugerðir og ákvarðanir sem verða fyrir áhrifum	Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 748/2012,	Hugmyndaskjal:	Nr.
Hagsmunaaðilar sem verða fyrir áhrifum	Öll DOAs/POAs/APDOAs, flugprófunaráhafnir fyrir CS-23 fyrir ofan 2 000 kg, CS-25, CS-27, CS-29 loftför, aðildarríkin, þjálfunarsamtök á sviði flugprófana, fagfélög.	Reglusetningarhópur:	Já
Hvati/uppruni:	Samræming, öryggi	Skipunarbréf	08/12/2004
Tilvísun:	N/A	RIA gerð:	Í heild
		Tæknilegt samráð við gerð NPA:	Já
		Birtingardagur á NPA:	2008/03
		Lengd NPA samráðsins:	5 mánuðir
		Rýnihópur:	Já
		Markvisst samráð:	Já
		Birtingardagur ákvörðunarinnar:	Nr. 2014/03

Efnisyfirlit

1. Upplýsingar um málsmeðferð	3
1.1. Ferlið við regluþróunina	3
1.2. Uppbygging álitsins og tengdra skjala	3
1.3. Næstu skref í ferlinu	4
2. Skýring.....	5
2.1. Málefni til skoðunar	5
2.2. Markmið.....	5
2.3. Niðurstaða samráðsins.....	6
2.4. Yfirlit yfir mat á áhrifum reglugerðarinnar.....	8
2.5. Yfirlit yfir breytingartillögurnar	9
3. Heimildir.....	11
3.1. Reglugerðir sem verða fyrir áhrifum	11
3.2. Ákvarðanir sem verða fyrir áhrifum	11
3.3. Tilvísunarskjöl.....	11

1. Upplýsingar um málsmeðferð

1.1. Ferlið við regluþróunina

Flugöryggisstofnun Evrópu (hér eftir nefnd *stofnunin*) gerði þetta álit í samræmi við reglugerð (EB) nr. 216/2008¹ (sem hér eftir er vísað til sem *grunnreglugerðarinnar*) og reglusetningarferlið².

Þetta reglusetningarstarf er hluti af reglusetningaráætlun stofnunarinnar fyrir árið 2013 samkvæmt MDM.003a. Umfang og tímasetning verkefnisins var skilgreint í erindisbréfinu MDM.003(a)³.

Textadrögin í þessu áliti voru gerð af stofnuninni á grundvelli framlaga frá reglusetningarhópnum MDM.003. Samráð⁴ var haft við alla áhugasama aðila með tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar (NPA) 2008-20⁵ sem birt var 29/08/2008.

Á lokadeginum 31/01/2009 höfðu stofnuninni borist 315 ólíkar umsagnir frá áhugasömum aðilum, meðal annars iðnaðinum, innlendum flugmálayfirvöldum, þjálfunarveitum og fagfélögum.

Stofnunin brást við þeim og svaraði þeim athugasemdum sem bárust um NPA. Umsagnirnar, sem bárust, og svör stofnunarinnar, eru skjalfest í viðbrögð við umsögnum (e. Comment Response Document, CRD) 2008-20⁶ sem birt var 13/09/2012.

Á lokadeginum 13/11/2012 höfðu stofnuninni borist 11 ólík viðbrögð við CRD frá áhugasömum aðilum, meðal annars iðnaðinum, innlendum flugmálayfirvöldum, og fagfélögum.

Texti þessa álits (t.d. skýringarinnar og regludraganna) var gerður af stofnuninni þar sem viðbrögðin við CRD voru höfð til hliðsjónar.

Framvindukortið á forsiðunni hér að ofan tíundar helstu áfangana í reglusetningarstarfinu.

1.2. Uppbygging álitsins og tengdra skjala

1. kafli þessa skjals inniheldur upplýsingar um málsmeðferðina sem tengist þessu verkefni.
2. kafli *skýringar* útskýrir kjarna hins tæknilega efnis. Drögin að reglutextanum, sem stofnunin leggur til, eru birt á vefsíðu stofnunarinnar⁷. Kafli 3 veitir yfirlit yfir tengdar ED ákvarðanir framtíðarinnar um viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur/leiðbeiningarefni.

¹ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur á sviði almenningsflugs og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem fellir úr gildi tilskipun ráðsins 91/670/EBE, Reglugerð (EB) nr. 1592/2002 og tilskipun 2004/36/EB (Stjórnartíðindi Evrópu L 79, frá 19.03.2008, bls. 1), reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 6/2013 frá 8. janúar 2013 (Stjórnartíðindi Evrópu L 4, 9.1.2013, bls. 34).

² Stofnunin er bundin af því að fylgja skipulögðu reglusetningarferli eins og kveðið er á um í 52. grein (1) í grunnreglugerðinni. Ferlið hefur verið samþykkt af framkvæmdastjórn stofnunarinnar og er vísað til þess sem *reglusetningarferlisins*. Sjá ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar varðandi ferlið sem stofnunin notar við útgáfu álita, vottunarforskrifta og leiðbeiningarefnis (reglusetningarferlið), ákvörðun framkvæmdastjórnar EASA nr. 01-2012 frá 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 Í samræmi við 52. grein grunnreglugerðarinnar og 5. greinar (3) og 6. gr. í reglusetningarferlinu.

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. Næstu skref í ferlinu

Álitið inniheldur breytingartillögur við hluta 21 reglugerðina og er því beint til framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins en hún mun nota það sem tæknilegan grunn við undirbúning á tillögu að nýrri löggjöf.

Ákvörðunin með viðurkenndu leiðunum til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefnið verður birt af stofnuninni þegar breytingarnar við hluta 21 reglugerðina hafa verið samþykktar.

2. Skýring

2.1. Málefni til skoðunar

Þetta álit fjallar um þörfina á samræmingu á menntun og hæfi flugprófunaráhafna í Evrópu vegna óska frá iðnaðinum. Upp hafa komið nokkur tilvik í iðnaðinum þar sem prófunaráhafnir voru með hæfi frá landi sem ekki endilega var viðurkennd í öðrum löndum.

Því var viðurkennt að bæta þurfi frjálsa för einstaklinga (flugprófunaráhafna) og þjónustu (flugprófunarstarfsemi).

Annað málefni, sem fjallað var um, var þörfin á því að framleiðslu- og hönnunarfyrirtæki, sem framkvæma flugprófanir, skilgreini í skjali þær stefnur og verkferla sem tengjast flugprófunum. Þetta skjal yrði svo staðfest af lögbæra yfirvaldi fyrirtækisins (sem kann að vera innlent stjórnvald eða stofnunin).

Þetta verkefni á uppruna sinn í fyrri vinnu JAA; hins vegar tekur það mið af núverandi regluramma stofnunarinnar.

2.2. Markmið

Almenn markmið EASA kerfisins eru skilgreind í 2. grein grunnreglugerðarinnar. Þessi tillaga mun stuðla að almennum markmiðum með því að taka á þeim málum sem fjallað er um í kafla 2.1.

Almenn markmið þessarar tillögu eru að tryggja að kröfur séu til staðar til þess að flugprófanir megi framkvæma á öruggan hátt með því að samræmdar kröfur fyrir menntun og hæfi áhafnar séu til staðar, handbók fyrir flugprófanir sé tilgreind og boðið sé upp á fullnægjandi aðlögunartíma og ákvæði sem mælir fyrir um að eldri reglur gildi.

Sérstök markmið eru:

- (a) Að búa til kröfur um handbók fyrir flugprófanir (FTOM) þar sem stefnur og verkferlar í tengslum við flugprófanir eru skilgreindar. Handbókin mun innihalda tengingu á hina samræmdu menntun og hæfi flugáhafna.
- (b) Samræming á menntun og hæfi flugáhafna í eftirfarandi þrepum:
 - (1) Búa til skilgreiningu fyrir flugprófanir;
 - (2) Skilgreina prófunarflokka;
 - (3) koma á nauðsynlegri menntun og hæfi fyrir flugmenn fyrir flugprófunarflokkum 3 og 4; og
 - (4) Búa til skilgreiningu fyrir forystuverkfræðinga í flugprófunum (LFTE) og veita upplýsingar um nauðsynlega menntun og hæfi.

- (c) Bráðabirgðaráðstafanir

Kynna til sögunnar ákvæði, sem mæla fyrir um að eldri ákvæði gildi, fyrir meðlimi flugáhafna sem þegar sinna þeim störfum sem reglurnar munu taka til, auk aðlögunarreglna til þess að styðja við frekari vinnu og ákvörðun um málefnið LFTE skírteini.

Aðskilið A-NPA safnar aukalegum gögnum og upplýsingum og mun opna umræðurnar um að búið verði til áætlun um útgáfu skírteina fyrir LFTE. Ef niðurstaða A-NPA

samráðsins verður ákvörðun um að halda áfram með LFTE skírteinið verður nýtt reglusetningarverkefni búið til fyrir efnið.

2.3. Niðurstaða samráðsins

NPA 2008-20 leiddi til umsagna um fjölbreytt efni varðandi gildi viðbætis XII, FTOM; skilgreininga á flugprófunarflokkum og á LFTE og reynslu- og hæfiskröfurnar fyrir flugmenn og LFTE. Svör voru birt í CRD 2008-20. Lagður hefur verið til endurskoðaður texti þar sem hliðsjón var höfð af umsögnunum.

Nokkur viðbrögð bárust þar sem óskað var eftir skýringu á gildi viðbætis XII, flugprófunarflokkanna, breytinganna á fyrirhugðum hæfiskröfum fyrir LFTE. Önnur viðbrögð bárust um hið umdeilda mál LFTE skírteini og þarfarinnar fyrir frekari regluleiðbeiningar fyrir loftför sem vega 2 000 kg og minna. Einnig var fjallað um nokkur málefni er vörðuðu textann sjálfan.

2.3.1 Gildi FTOM krafanna

Álitið segir að þörf sé á FTOM fyrir öll viðurkennd framleiðslu- og hönnunarfyrirtæki þar sem flugprófanir fara fram. Ákvörðunin sem á við þetta álit, mun endurskoða efnið um viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur og fjalla nánar um þar sem við á, kröfurnar um að FTOM sé til staðar fyrir aðra verkferla við DOA (APDOA) og vottunaráætlanir.

2.3.2 Gildi krafanna í viðbæti XII

Kröfurnar um að fylgja viðbæti XII gilda fyrir CS-23 loftför yfir 2 000 kg og öll CS-25, CS-27 og CS-29 loftför eins og frekar er skýrt hér að neðan.

CS-23 yfir 2 000 kg, og öll CS-25, CS-27 og CS-29 loftför

Mismunandi hagsmunaaðilar spurðust fyrir um gildið, sem valið hafði verið, fyrir 2 000 kg fyrir lægri mörg gildissviðs viðbætis XII fyrir CS-23 loftför. Hafa ætti í huga að 2 000 kg þyngdarmörkin voru sett af rýnihópnum til þess að koma á réttu jafnvægi á milli margbreytileika loftfara og kostnaðar og alvarleika þeirra flugprófana sem lögð eru fyrir. Gildið er í samræmi við efri mörk ELA2 vigtarinnar fyrir loftför.

Sum viðbrögð sögðu að svörin sem kæmu fram í CRD skýrðu gildissviðið ekki nægilega og væru í sumum tilvikum ekki í samræmi hver við önnur. Því væri enn sú spurning uppi hvort 2 000 kg lægri vigtin væru gildismörkin fyrir viðbæti XII í tengslum við CS-23 loftfarið eitt og sér, eða hvort það gilti fyrir öll CS-23, CS-25, CS-27 og CS-29 loftför.

Þrátt fyrir að gildi viðbætis XII kæmi skýrlega fram í tillöggunni að texta hluta 21 leiddu nokkur viðbrögð til þess að stofnunin skýrði málið enn frekar.

Gildi viðbætis XII á einungis við CS-23 loftför yfir 2 000 kg og öll CS-25, CS-27 og CS-29 loftför.

Loftskip með gasi

Önnur staða kom í ljós fyrir loftskip með gasi. Ákveðin loftskip með gasi féllu ekki undir skilgreininguna á ELA2. Af þeim sökum settu ein viðbrögðin spurningar við hvort fyrirhugaðar flugprófunarkröfur og einkum viðbæti XII gilti um loftskip með gasi. Hafa ætti í huga að ekki var fyrirhugað að láta kröfurnar í viðbæti XII gilda um loftskip með gasi.

Því er aftur lögð áhersla á að gildi viðbætis XII á einungis við CS-23 loftför yfir 2 000 kg og öll CS-25, CS-27 og CS-29 loftför.

Hins vegar ætti að hafa í huga að kröfurnar fyrir handbók fyrir flugprófanir (FTOM) heldur gildi sínu gagnvart öllum DOA/POA og APDOA sem framkvæma flugprófanir. Þar á meðal eru loftskip. Þessi handbók mun skilgreina stefnur og verkferla fyrirtækisins í tengslum við flugprófanir.

2.3.3 Regla sem mælir fyrir um að eldri reglur gildi

Sem svör við einum viðbrögðum ætti að hafa í huga að regla, sem mælir fyrir um að eldri reglur gildi, gildir fyrir flugmenn sem taka þátt í flugprófunum samkvæmt flokki 3 og 4 og flugprófunarverkfræðinga. Fyrir flugmenn, sem taka þátt í flugprófunum í flokki 1 og 2, er þegar kveðið á um hæfiskröfurnar og aðlögunarreglurnar í hluta-FCL við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1178/2011 frá 3. nóvember 2011.

2.3.4 Skilgreining á flugprófunum, flokkar flugprófana, menntun og hæfi flugprófanaáhafna

Á NPA 2008-20 samráðstímanum fékk stofnunin margar umsagnir varðandi skilgreiningu á flugprófunarflokkum og hvaða menntunar og hæfis og reynslu væri krafist fyrir mismunandi flugprófunarflokka auk þjálfunarnámsskrána.

Þessi málefni voru rædd og samþykkt í viðkomandi rýnihópi. Breytingarnar, sem gerðar voru á upphaflegu NPA tillögunni, leiddu til hins endurskoðað texta sem lagður var til í CRD 2008-20.

Viðbrögð varðandi þjálfunarnámsskránnar töldu hana í nokkrum tilvikum of umfangsmikla (t.d. kröfur um 350 klukkustunda þjálfun á jörðu og 60 klukkustunda flugþjálfun fyrir hæfisstig 1 LFTE), einkum er varðar CS-23 loftför.

Hafa ætti í huga að auk 2 000 kg markanna fyrir CS-23 loftför að ofan, sem viðbætur XII gildir um, voru ákvæðin gerð þannig að hæfiskröfunum er skipt í tvennt á grundvelli flugeinkenna CS-23 loftfara. Þetta kann að vera til stuðnings loftfari með dýfuhraða (Md) lægri en 0,6 og hámarksflughæð minni en 7 620 m (25 000 fet).

Önnur viðbrögð lögðu til mismunandi blöndu á lægri og hærri gildum fyrir þjálfunartíma en finna mátti í tillögunni (t.d. 300 klukkustundir á jörðu og 90 flugstundir fyrir hæfisstig 1 fyrir LFTE). Fjöldi þjálfunarklukkustundanna í þessari tillögu byggja á hópumsögninni og því leggur stofnunin til að halda þjálfunarnámsskránum eins og í CRD 2008-20.

Ein viðbrögð lutu að viðhaldsflugum. Frekari upplýsingar má finna í regluefninu, sem nú er í móttöku hjá stofnuninni um efnið *loftþæfi og rekstrarhliðar viðhaldsskoðana á flugi* RMT.0393/.0394.

Einnig ætti að hafa í huga að stofnunin vinnur einnig að NPA um *flug sem tengjast framleiðslu- og hönnunarstarfi* samkvæmt RMT.0348/.0349.

2.3.5 Hæfi flugáhafna/reynslukröfur fyrir loftför undir 2 000 kg

Með hliðsjón af þeim viðbrögðum sem bárust er viðurkennt að þörf sé á því að kanna frekar stöðlun eða gerð leiðbeininga fyrir hæfi og reynslu flugáhafna, sem tekur þátt í flugprófunum á loftförum undir 2 000 kg. Reglusetningarstarf í framtíðinni kann að fjalla um þetta.

2.3.6 Forystuverkfræðingur fyrir flugprófanir

Sérstakur hópur umsagnanna um NPA var um skírteini fyrir forystuverkfræðinga í flugprófunum. Svipaðar mismunandi skoðanir bárust á viðbragðstímanum. Hvorki var hægt að mynda samleitna skoðun af þeim umsögnum sé bárust né viðbragðanna í kjölfarið

sem rýnihópurinn óskaði eftir. Þrátt fyrir að almennt samkomulag hafi náðst við að skilgreina hæfi- og reynslukröfurnar fyrir flugprófunarverkfræðinga í hluta 21, var umfjöllum um skírteini geymt til síðari tíma til þess að safna fleiri upplýsingum.

Af þeim sökum er skírteini fyrir forystuverkfræðinga í flugprófunum (LFTE) nú efni A-NPA sem miðar að því að skýra og styðja við ákvörðun í þessum málum.

Ein viðbrögð óskuðu eftir því að skilgreiningin á LFTE yrði endurskoðuð og orðalagið, sem vísar til aðstoðar við flugmanninn í *starfrækslu loftfarsins og kerfa þess* yrði tekið út. Þetta orðalag leggur áherslu á lykilhlutverk LFTE sem getur haft bein áhrif á öryggi loftfarsins við flugprófunina. Því leggur stofnunin til að viðhalda skilgreiningunni á LFTE óbreyttri. Aðrar útskýringar verða birtar í leiðbeiningarefninu fyrir LFTE.

Eins og áður var sagt í CRD 2008-20, er það á höndum DOA/POA/APDOA handhafans að ákvarða hvort forystuverkfræðingur í flugprófun sé nauðsynlegur um borð. Ef LFTE er nauðsynlegur um borð að þá þarf nauðsynleg þjálfun að fara fram. Hafa ætti í huga að ef DOA handhafinn velur að nota ekki LFTE heldur annan flugprófunarverkfræðing að þá er það á könnu DOA handhafans að skilgreina og veita þjálfun í samræmi við þau verkefni sem gefin eru flugprófunarverkfræðingunum. Það er ekki ásetningur stofnunarinnar að búa til skyldu um að flugprófunarverkfræðingar séu um borð. Samsetning áhafnarinnar er á ábyrgð handhafa DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Önnur málefni

Á grunni einna viðbragða hefur skilgreiningin á flugprófun verið uppfærð og er nú hugtakið *samræmi við gerðarhönnun* rétt orðalag.

2.4. Yfirlit yfir mat á áhrifum reglugerðarinnar

Valkostirnir í matinu á áhrifum reglnanna (e. Regulatory Impact Assessment NPA 2008-20, RIA) voru eftirfarandi:

- a. Valkostur 0: Grunnviðmiðunarvalmöguleiki (engin breyting)
- b. Valkostur 1: Flugprófunarreglusetning

Þeir hagsmunaaðilar, sem þetta varðar, eru DOAs/POAs/APDOAs, CS-23 yfir 2 000 kg og allir framleiðendur CS-25, CS-27 og CS-29 loftfara, vélaframleiðendur, STC handhafar eða umsækjendur sem gætu notað flugprófanir sem leið til þess að koma á samræmi við reglurnar. Auk þess hefur þetta bein áhrif á flugprófanaáhafnir í almenningsflugi og þar af leiðandi þjálfunarfyrtæki á sviði flugprófana.

Þau áhrif sem bent var á í RIA voru: öryggi, efnahagsleg og félagsleg.

Áhrifin á öryggi hafa verið metin á grundvelli skoðunar á slysum (eitt fyrir loftför með föstum vængjum og eitt fyrir þyrilvængjur) sem fengin voru úr slysum tengdum flugprófunum á árunum 1990 til 2005. Skoðunin fór fram með því að nota slysayfirlit yfir flugfélög heimsins (e. World Airline Accident Summary) (WAAS - Civil Air Publication 479). Atriði úr slysunum (skortur á formlegri áhættustjórnun, samsetning og hæfi flugáhafnar, öryggisbúnaður) hefðu fallið undir FTOM eins og lagt er til í þessu áliti. Líkt og hjá loftförum með fasta vængi studdu líklegar ástæður fyrir slys á þyrilvængjum að búin yrði til FTOM. Auk þess studdi frekari greining þörfina á viðeigandi kröfum fyrir hæfi og reynslu flugprófunaráhafnar.

Efnahagsleg áhrif hafa verið metin eiginlega og mótvægisáðgerðir hafa verið lagðar til. Sú reynsla og hæfi sem krafist er af flugáhöfninni tengist flugprófuninni og því hversu flókið

loftfarið er. Gert var ráð fyrir fjórum mismunandi flokkum til þess að ná yfir flugprófunarsviðin.

Mótvægisáðgerðirnar samanstóðu af því að beiting viðbætis XII takmarkast við CS-23 loftför yfir 2 000 kg og öll CS-25, CS-27 og CS-29 loftför, því að ákvæði var sett, sem kveður á um að eldri reglur skuli gilda, því að samþykkt var að kröfurnar fyrir reynslu og hæfi flugáhafnarinnar byggðu á prófuninni og því hversu flókið loftfarið er, og á því að settar yrðu aðlögunarákvæði sem giltu til langs tíma.

Niðurstöður álitsins

Með hliðsjón af því að ákvörðunin um LFTE skírteini verður í öðru verkefni (sjá RMT.0583 (MDM.003c) A-NPA um LFTE), er gert ráð fyrir því að samþykki á þessari tillögu hafi jákvæði áhrif á öryggi hjá öllum fyrirtækjum og einstaklingum sem taka með beinum hætti þátt í flugprófunum. Efnahagsleg áhrif hafa verið lágmarkuð með meðalhófi í kröfum og viðunandi aðlögunarákvæðum.

Frekari upplýsingar um þetta RIA má finna í NPA 2008-20.

2.5. Yfirlit yfir breytingartillögurnar

Undirliður G – *viðurkenning á framleiðslufyrirtæki* málsgrein 21.A.143 *útlitun* er lagt til að verði breytt svo hún innihaldi kröfurnar fyrir FTOM. Krafa er gerð um að framleiðslufyrirtæki hafi FTOM ef flugprófun er hluti af starfsemi þeirra. Slíkt skjal skal innihalda upplýsingar um nauðsynlegar stefnur og verkferla fyrir fyrirtæki til þess að framkvæma flugprófun. Tenging er í viðbæti XII með FTOM kröfunum. FTOM skal send lögbæra yfirvaldinu.

Undirliður J – *viðurkenning á hönnunarfyrirtæki* málsgrein 21.A.243 *gögn* lagt er til að henni verði breytt svo hún innihaldi kröfurnar fyrir FTOM. Krafa er gerð um að hönnunarfyrirtæki hafi FTOM ef flugprófun er hluti af starfsemi þeirra. Tenging er í viðbæti XII með FTOM kröfunum. FTOM skal send lögbæra yfirvaldinu.

Undirliður P – *heimild til flugs* málsgrein 21.A.708 *flugaðstæður* lagt er til að verði henni breytt svo hún innihaldi kröfurnar sem koma fram í nýja viðbætinu XII. Þessi viðbæti fjallar um eftirfarandi efni:

Gildi: Viðbæti XII gildir um CS-23 loftför með MTOM yfir 2 000 kg og öll CS-25, CS-27 og CS-29 loftför.

Skilgreiningar: Veittar eru skilgreiningar á flugprófunum, flugprófunarverkfræðingum (FTE) og forystuverkfræðingum fyrir flugprófanir (LFTE).

Flugprófunarflokkar: Viðbæti XII inniheldur flokkun á flugprófunum í fjórum flokkum eftir því hversu flókin flugprófin eru.

Menntun og hæfi flugprófunaráhafna: Viðbæti XII fjallar um menntunar- og hæfiskröfur fyrir flugmenn sem framkvæma flugprófanir í flokkum 3 og 4 og fyrir LFTE.

Kröfurnar fyrir menntun, hæfi og reynslu flugprófunarflugmanna og forystuverkfræðinga fyrir flugprófanir byggja á tveimur breytum: hversu flókið flugprófið er og hversu flókið loftfarið er. Fyrir flugmenn, sem taka þátt í flugprófunum samkvæmt flokki 1 eða 2, vísa tillögurnar til krafanna til hluta-FCL. Fyrir flugmenn, sem taka þátt í flokki 3 eða 4 flugprófana og fyrir forystuverkfræðinga í flugprófunum, væri það fyrirtækið, sem þeir starfa hjá, sem kveður á um nauðsynlega þjálfun.

Forystuverkfræðingur fyrir flugprófanir (LFTE): Upplýsingar eru veittar um heimildarkröfur hjá fyrirtækinu sem þeir starfa hjá

Menntun og hæfi og reynsla annarra flugprófunarverkfræðinga: Veittar eru kröfur um almenna reynslu, þjálfun og skýrsluhald.

Gjört í Köln hinn 22.08.2013.

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri
(undirritað)

3. Heimildir

3.1. Reglugerðir sem verða fyrir áhrifum

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 748/2012 frá 3. ágúst 2012 um setningu framkvæmdareglna fyrir lofthæfis- og umhverfisvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja.

3.2. Ákvörðanir sem verða fyrir áhrifum

Ákvörðun framkvæmdastjóra Öryggisstofnunar Evrópu um breytingar á ákvörðun framkvæmdastjóra stofnunarinnar 2013/001/R frá 23. janúar 2013 um viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni fyrir lofthæfi og umhverfisvottun loftfara og tengdra framleiðsluvara, hluta og búnaðar, ásamt fyrir vottun á hönnunar- og framleiðslufyrirtækjum (AMC og GM við hluta 21).

Athugið: Stofnunin mun birta ákvörðun með AMC og GM þegar texti framkvæmdareglnanna hefur verið birtur í Stjórnartíðindum Evrópu.

3.3. Tilvísunarskjöl

A-NPA 2013-XX um skírteini forystuverkfræðinga fyrir flugprófanir

ICAO viðauki 1 við *skírteini starfsmanna*

NPA 2008-20 og CRD 2008-20 um *flugprófanir*