



## Vliegproeven

Gerelateerde CRD 2008-20 – MDM.003a – 22/08/2013

### SAMENVATTING

Dit advies heeft betrekking op kwesties in verband met de verbetering van de veiligheid van vliegproeven met als specifiek doel de nadruk te leggen op het bepalen en harmoniseren van kwalificaties voor het personeel van vliegproeven en een soepele overgang naar de ingevoerde voorschriften te bewerkstelligen. Dit advies stelt voor een handboek voor vliegproeven in te voeren waarin het beleid en de procedures van de organisatie inzake vliegproeven zijn vastgelegd.

Daarnaast wordt voorgesteld deel 21 te wijzigen door een nieuw aanhangsel XII op te nemen voor CS-23-luchtvaartuigen met een MTOM boven 2 000 kg, en alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen. In dit aanhangsel komen de volgende aspecten aan de orde:

1. definitie van vliegproeven;
2. vliegproefcategorieën;
3. kwalificatie van piloten voor vliegproefcategorieën 3 en 4;
4. definitie en kwalificatie van hoofdwerktuigkundige voor vliegproeven.

Voor de inwerkingtreding worden uitzonderingsregels (*grandfather rules*) en overgangsmaatregelen voorgesteld met het oog op de eventuele nadere uitwerking van het thema van de verlening van een vergunning als hoofdwerktuigkundige voor vliegproeven (*lead flight test engineer* – LFTE). Een aparte A-NPA bevat aanvullende gegevens en informatie en dient als aanzet voor overleg over de instelling van een vergunningenregeling voor wat gedefinieerd is als een LFTE.

Dit advies wordt gevolgd door een besluit tot invoering van AMC's en GM's bij deel 21 als nadere richtsnoeren voor de onderwerpen die in dit document worden behandeld.

Toepasselijkheid		Procesoverzicht	
Betrokken verordeningen en besluiten:	Verordening (EG) nr. 748/2012 van de Commissie	Ontwerpdocument:	Nee
Betrokken belanghebbenden:	Alle DOA's/POA's/APDOA's, personeel voor vliegproeven met CS-23-luchtvaartuigen van meer dan 2 000 kg, CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen, lidstaten, opleidingsorganisaties voor vliegproeven, beroepsverenigingen.	Regelgevingsgroep:	Ja
Driver/herkomst:	Harmonisatie, veiligheid	Terms of Reference	8 december 2004
Referentie:	n.v.t.	RIA-type:	Geheel
		Technische raadpleging tijdens opstellen van NPA:	Ja
		Publicatiedatum van de NPA:	2008/03
		Duur van de NPA-raadpleging:	Vijf maanden
		Werkgroep:	Ja
		Gerichte raadpleging:	Nee
		Publicatiedatum van het besluit:	2014/03

## **Inhoud**

1. Procedurele informatie.....	3
1.1. Regelgevingsprocedure .....	3
1.2. Opzet van het advies en van de gerelateerde documenten .....	4
1.3. Volgende stappen in de procedure.....	4
2. Toelichting .....	5
2.1. De problemen die aangepakt moeten worden .....	5
2.2. Doelstellingen .....	5
2.3. Resultaten van de raadpleging .....	6
2.4. Samenvatting van de regelgevingseffectbeoordeling .....	8
2.5. Overzicht van de voorgestelde wijzigingen .....	9
3. Referenties .....	11
3.1. Betrokken verordeningen .....	11
3.2. Betrokken besluiten.....	11
3.3. Referentiedocumenten .....	11

## 1. Procedurele informatie

### 1.1. Regelgevingsprocedure

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna 'het Agentschap') heeft dit advies opgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>1</sup> (hierna 'de basisverordening') en de regelgevingsprocedure<sup>2</sup>.

Deze regelgevingsactiviteit maakt deel uit van het regelgevingsprogramma van het Agentschap voor 2013 onder MDM.003a. De reikwijdte en het tijdschema voor deze taak zijn vastgelegd in de desbetreffende *Terms of Reference* (ToR) MDM.003(a)<sup>3</sup>.

De ontwerptekst voor dit advies is door het Agentschap opgesteld op basis van de input van de regelgevingsgroep voor MDM.003. Alle belanghebbende partijen zijn geraadpleegd<sup>4</sup> via *Notice of Proposed Amendment* (NPA) 2008-20<sup>5</sup>, die op 29 augustus 2008 is gepubliceerd.

Op de sluitingsdatum, 31 januari 2009, had het Agentschap 315 afzonderlijke opmerkingen ontvangen van belanghebbende partijen, waaronder bedrijven, nationale luchtvaartautoriteiten, opleidingsorganisaties en beroepsorganisaties.

Het Agentschap heeft zich over de opmerkingen op de NPA gebogen en daarop gereageerd. De ontvangen opmerkingen en de reacties van het Agentschap zijn opgenomen in Comment Response Document (CRD) 2008-20<sup>6</sup>, dat op 13 september 2012 is gepubliceerd.

Op de sluitingsdatum, 13 november 2012, had het Agentschap 11 reacties op het CRD ontvangen van belanghebbende partijen, waaronder bedrijven, nationale luchtvaartautoriteiten en beroepsorganisaties.

Bij het opstellen van de tekst van dit advies (d.w.z. toelichting en ontwerpverordening) heeft het Agentschap rekening gehouden met de reacties op het CRD.

Het procesoverzicht op de titelpagina geeft een overzicht van de belangrijkste mijlpalen voor deze regelgevingsactiviteit.

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn nr. 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn nr. 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1). Verordening als laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013 (PB L 4 van 9.1.2013, blz. 34).

<sup>2</sup> Het Agentschap dient zich te houden aan een gestructureerd regelgevingsproces conform artikel 52, lid 1, van de basisverordening. Zulk een proces is vastgesteld door de raad van beheer van het Agentschap en wordt de 'regelgevingsprocedure' genoemd. Zie het besluit van de raad van beheer betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren ('regelgevingsprocedure'), besluit nr. 01/2012 van de raad van beheer van EASA van 13 maart 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> Overeenkomstig artikel 52 van de basisverordening en artikel 5, lid 3, en artikel 6 van de regelgevingsprocedure.

<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>.

### **1.2. Opzet van het advies en van de gerelateerde documenten**

Hoofdstuk 1 van dit advies bevat de procedurele informatie in verband met deze taak. Hoofdstuk 2, 'Toelichting', geeft een toelichting op de belangrijkste technische inhoud. De door het Agentschap voorgestelde ontwerptekst voor de regelgeving is op de website van het Agentschap gepubliceerd<sup>7</sup>. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de desbetreffende toekomstige ED-besluiten over AMC/GM.

### **1.3. Volgende stappen in de procedure**

Dit advies bevat voorstellen voor wijziging van de regelgeving van deel 21 en is gericht aan de Europese Commissie, die het zal gebruiken als technische basis bij het voorbereiden van een wetgevingsvoorstel.

Het besluit met de aanvaardbare wijzen van naleving (*Acceptable Means of Compliance* – AMC) en richtsnoeren (*Guidance Material* – GM) wordt door het Agentschap gepubliceerd zodra de wijzigingen aan de regelgeving van deel 21 zijn vastgesteld.

---

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

## 2. Toelichting

### 2.1. De problemen die aangepakt moeten worden

Dit advies gaat in op de behoefte aan harmonisatie van de kwalificaties voor het personeel van vliegproeven in Europa, in antwoord op een verzoek vanuit de industrie. Er zijn in de industrie enkele gevallen bekend waarin personeel dat in het ene land voor vliegproeven was gekwalificeerd, niet per se werd erkend in andere landen.

Dat heeft geleid tot het inzicht dat het vrij verkeer van personen (personeel voor vliegproeven) en diensten (vliegproefactiviteiten) verbetering behoeft.

Een ander aandachtspunt was dat productie- en ontwerporganisaties die vliegproeven uitvoeren, hun beleid en procedures inzake vliegproeven in een document zouden moeten vastleggen. Dat document zou worden goedgekeurd door de voor de organisatie bevoegde autoriteit (die een nationale autoriteit of het Agentschap kan zijn).

Hoewel deze taak voortkomt uit een eerdere inspanning van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, wordt rekening gehouden met het huidige regelgevingskader van het Agentschap.

### 2.2. Doelstellingen

De algemene doelstellingen van het EASA-systeem zijn gedefinieerd in artikel 2 van de basisverordening. Dit voorstel helpt de algemene doelstellingen te realiseren door de problemen aan te pakken die in paragraaf 2.1 worden omschreven.

Het algemene doel van dit voorstel is een veilige uitvoering van vliegproeven te waarborgen door geharmoniseerde voorschriften voor de kwalificaties van het cockpitpersoneel in te voeren, een handboek voor vliegproeven te specificeren en te voorzien in een passende overgangperiode en uitzonderingsmaatregelen.

De specifieke doelen zijn:

- a) Invoering van de vereiste van een handboek voor vliegproeven (*flight test operations manual* – FTOM), waarin het beleid en de procedures inzake vliegproeven zijn vastgelegd. Het FTOM zal een koppeling naar de geharmoniseerde kwalificaties van het personeel voor vliegproeven bevatten.
- b) Harmonisatie van de kwalificaties van het personeel voor vliegproeven middels de volgende maatregelen:
  - 1) een definitie van vliegproeven geven;
  - 2) vliegproefcategorieën bepalen;
  - 3) de benodigde kwalificaties voor piloten vaststellen voor vliegproefcategorieën 3 en 4; en
  - 4) hoofdwerktuigkundige voor vliegproeven (*lead flight test engineer* – LFTE) definiëren en de benodigde kwalificaties specificeren.
- c) Overgangsmaatregelen

Uitzonderingsregels invoeren voor leden van het cockpitpersoneel die de betrokken functies al uitvoeren, evenals overgangsmaatregelen ter ondersteuning van verdere werkzaamheden en een besluit over de kwestie van de LFTE-vergunning.

Een aparte A-NPA bevat aanvullende gegevens en informatie en dient als aanzet voor overleg over de instelling van een vergunningenregeling voor de LFTE. Als het A-NPA-overleg uitmondt in een besluit om werk te maken van de LFTE-vergunning, zal aan dit onderwerp een nieuwe regelgevingstaak worden gewijd.

### **2.3. Resultaten van de raadpleging**

NPA 2008-20 is aanleiding geweest voor opmerkingen over diverse aspecten van de toepasselijkheid van aanhangsel XII, het handboek voor vliegproeven, de definities van vliegproefcategorieën en van de LFTE, en de vereiste ervaring en competentie van piloten en LFTE's. De antwoorden daarop zijn gegeven in CRD 2008-20. Er is een herziene tekst voorgesteld waarin rekening is gehouden met de opmerkingen.

In weinig reacties is gevraagd om een toelichting bij de toepasselijkheid van aanhangsel XII, vliegproefcategorieën en wijziging van de voorgestelde competentie-eisen van de LFTE. Aanvullende reacties zijn ontvangen op het omstreden onderwerp van de LFTE-vergunning, evenals op de behoefte aan nadere regelgevingsrichtsnoeren voor luchtvaartuigen tot 2 000 kg. Verder werden enkele redactionele kwesties belicht.

#### **2.3.1 Toepasselijkheid van de eis van een handboek voor vliegproeven (FTOM)**

Het advies stelt dat een FTOM vereist is voor alle erkende productie- en ontwerporganisaties die vliegproefactiviteiten verrichten. Het besluit bij dit advies zal het AMC-materiaal herzien en indien nodig het voorschrift uitwerken om te voorzien in een FTOM voor alternatieve procedures voor DOA (APDOA) en certificeringsprogramma's.

#### **2.3.2 Toepasselijkheid van het voorschrift van aanhangsel XII**

Het voorschrift te voldoen aan aanhangsel XII is van toepassing op CS-23-luchtvaartuigen boven 2 000 kg en op alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen, zoals hieronder nader toegelicht.

##### CS-23-luchtvaartuigen boven 2 000 kg, en alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen

Verschillende belanghebbenden stelden vragen over de gekozen waarde van 2 000 kg als ondergrens voor de toepasselijkheid van aanhangsel XII op CS-23-luchtvaartuigen. Opgemerkt zij dat de werkgroep de grens op 2 000 kg heeft bepaald om het juiste evenwicht te bereiken tussen de complexiteit van het luchtvaartuig en de kosten en gestrengheid van de verplichte proeven. Deze waarde stemt overeen met de bovengrens van het ELA2-gewicht voor vliegtuigen.

In sommige reacties werd gesteld dat de in het CRD gegeven antwoorden geen volledig uitsluitel gaven over het toepassingsgebied en hier en daar niet consistent waren. Zo was er nog onduidelijkheid over de vraag of de in aanhangsel XII bedoelde ondergrens van 2 000 kg alleen geldt voor CS-23-luchtvaartuigen of voor alle CS-23-, CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen.

Hoewel de toepasselijkheid van aanhangsel XII duidelijk aan de orde was gesteld in de voorgestelde tekst van deel 21, waren sommige van de ontvangen reacties voor het Agentschap aanleiding om de kwestie nader toe te lichten.

De toepasselijkheid van aanhangsel XII is uitsluitend beperkt tot CS-23-luchtvaartuigen boven 2 000 kg en alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen.

### Gaszeppelins

Bij gaszeppelins deed zich een andere situatie voor. Bepaalde gaszeppelins vielen niet onder de definitie van ELA2. Bijgevolg werd in een reactie gevraagd of de voorgestelde voorschriften voor vliegproeven en in het bijzonder aanhangsel XII ook gelden voor gaszeppelins. Opgemerkt zij dat het niet de opzet was het voorschrift van aanhangsel XII van toepassing te laten zijn op gaszeppelins.

Daarom wordt opnieuw benadrukt dat aanhangsel XII uitsluitend van toepassing is op CS-23-luchtvaartuigen boven 2 000 kg en alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen.

Daarbij dient evenwel te worden opgemerkt dat de vereiste van een handboek voor vliegproefactiviteiten (FTOM) geldig blijft voor alle DOA's/POA's en AP-DOA's die vliegproefactiviteiten verrichten. Daaronder vallen ook gaszeppelins. In dit handboek worden beleid en procedures van de organisatie inzake vliegproeven vastgelegd.

### **2.3.3 Uitzonderingsregel**

In antwoord op een reactie wordt opgemerkt dat de uitzonderingsregel geldt voor piloten die zijn betrokken bij categorie 3 en 4 vliegproeven en technisch vliegproefpersoneel. Voor piloten die betrokken zijn bij vliegproeven in de categorie 1 en 2 zijn de competentievoorschriften en conversieregels al bepaald in deel FCL van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011.

### **2.3.4 Definitie vliegproeven, categorieën vliegproeven, kwalificatie personeel voor vliegproeven**

Tijdens de raadplegingsperiode voor NPA 2008-20 ontving het Agentschap veel opmerkingen over de definitie van vliegproefcategorieën en de mate van de voor de diverse vliegproefcategorieën vereiste kwalificatie en ervaring, evenals de opleidingssyllabi.

Deze aspecten zijn met de speciaal daarvoor ingestelde werkgroep besproken en overeengekomen. De wijzigingen van het oorspronkelijke NPA-voorstel hebben geleid tot de herziene tekst zoals die is voorgesteld in CRD 2008-20.

In een reactie op de opleidingssyllabi werd opgemerkt dat de voorschriften in sommige gevallen te ver gingen (bv. 350 uur opleiding aan de grond en 60 uur vliegopleiding voor competentieniveau 1 LFTE), vooral in het kader van CS-23-luchtvaartuigen.

Opgemerkt zij dat naast de voornoemde grenswaarde van 2 000 kg voor CS-23-luchtvaartuigen, waarboven aanhangsel XII van toepassing is, is voorzien in een tweedeling van de competentievereiste, op basis van de vliegeigenschappen van CS-23-luchtvaartuigen. Dit kan relevant zijn voor luchtvaartuigen met een theoretische duiksnelheid (Md) tot 0,6 en een wolkenbasis tot 7 620 m (25 000 ft).

Een andere reactie opperde een andere combinatie van minimum- en maximaal aantal opleidingsuren dan die in dit voorstel (bv. 300 uur aan de grond en 90 uur vliegopleiding voor competentieniveau 1 voor LFTE). Aangezien het in dit voorstel opgenomen aantal opleidingsuren was gebaseerd op de beoordeling van de werkgroep, stelt het Agentschap voor de opleidingssyllabi in overeenstemming te houden met CRD 2008-20.

Eén andere reactie ging over de kwestie van onderhoudsvluchten. Nadere informatie is te vinden in het regelgevingsmateriaal dat het Agentschap op dit moment samenstelt over "Luchtwaardigheid en operationele aspecten van onderhoudscontrolevluchten", RMT.0393/.0394.

Verder zij opgemerkt dat het Agentschap ook werkt aan een NPA over vluchten in verband met productie- en ontwerpactiviteit overeenkomstig RMT.0348/.0349.

### **2.3.5 Voorschriften inzake competentie/ervaring van cockpitpersoneel voor luchtvaartuigen tot 2 000 kg**

Uit de ontvangen reacties blijkt dat erkend wordt dat de normalisering van of de verschaffing van richtsnoeren voor de competentie en ervaring van cockpitpersoneel betrokken bij vliegproeven met luchtvaartuigen tot 2 000 kg nadere aandacht behoeft. Dit zou het onderwerp van een toekomstige regelgevingstaak kunnen zijn.

### **2.3.6 Hoofdwerktuigkundige voor vliegproeven (LFTE)**

Een aparte groep opmerkingen betrof de NPA over de vergunning van hoofdwerktuigkundigen voor vliegproeven. Tijdens de periode voor het indienen van reacties werden vergelijkbare diverse meningen opgetekend. Uit de ontvangen opmerkingen noch uit de latere beoordeling door de speciale werkgroep kon een convergente richting worden opgemaakt. Hoewel globaal overeenstemming werd bereikt bij het bepalen van de voorschriften voor de competentie en ervaring van werktuigkundigen voor vliegproeven in het kader van deel 21, werd het onderwerp van een vergunning terzijde gesteld om meer informatie te vergaren.

Daarom vormt de kwestie van een hoofdwerktuigkundige voor vliegproeven (LFTE) nu het onderwerp van een A-NPA die bedoeld is om een beslissing hierover toe te lichten en te ondersteunen.

In één reactie werd verzocht de definitie van de LFTE te herzien door het gedeelte over het assisteren van de piloot bij de bediening van het luchtvaartuig en de systemen daarvan te schrappen. Dat gedeelte benadrukt de belangrijke rol van de LFTE die directe gevolgen kan hebben voor de veiligheid van het luchtvaartuig tijdens vliegproefactiviteiten. Het Agentschap stelt daarom voor de LFTE-definitie ongewijzigd te laten. Aanvullende uitleg zal worden gegeven in de richtsnoeren voor de LFTE.

Zoals eerder vermeld in CRD 2008-20, is het aan de houder van de DOA/POA/APDOA om te besluiten of tijdens een vliegproef een hoofdwerktuigkundige aan boord moet zijn. Als een LFTE nodig is aan boord, moet een verplichte opleiding worden gevolgd. Opgemerkt zij dat als de houder van de DOA ervoor kiest geen gebruik te maken van de diensten van een LFTE maar van die van een andere werktuigkundige voor vliegproeven, het aan de DOA-houder is om te voorzien in een voor de aan die andere werktuigkundige toegewezen taak passende opleiding. Het is niet de opzet van het Agentschap een werktuigkundige voor vliegproeven aan boord voor te schrijven. De personeelssamenstelling is de verantwoordelijkheid van de houder van de DOA/POA/APDOA.

### **2.3.7 Overige kwesties**

Op basis van één reactie is de definitie van een vliegproef bijgewerkt met de correcte bewoording "conformity to the type design" ("conform het typeontwerp").

## **2.4. Samenvatting van de regelgevingseffectbeoordeling**

De in de regelgevingseffectbeoordeling in NPA 2008-20 onderscheiden opties waren:

- a. Optie 0: Baselineoptie (geen wijziging)
- b. Optie 1: Regelgeving voor vliegproeven



De betrokken belanghebbenden zijn DOA's/POA's/AP-DOA's, fabrikanten van CS-23-luchtvaartuigen boven 2 000 kg en alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen, motorfabrikanten, houders van een aanvullend typecertificaat of aanvragers die vliegproeven zouden kunnen gebruiken ten behoeve van naleving van de regelgeving. Daarnaast ondervindt personeel voor civiele vliegproeven directe gevolgen en in een later stadium de opleidingsorganisaties voor vliegproeven.

De RIA onderscheidt gevolgen op veiligheids-, economisch en sociaal gebied.

De gevolgen voor de veiligheid zijn geëvalueerd aan de hand van beoordelingen van ongevallen die zich tussen 1990 en 2005 voordeden in verband met vliegproeven (één met een luchtvaartuig met vaste vleugels en één met een hefschroefvliegtuig). Er is een beoordeling uitgevoerd met behulp van de *World Airline Accident Summary* (WAAS – Civil Air Publication 479). De problemen die uit deze ongevallen naar voren kwamen (ontbreken van formeel risicobeheer, samenstelling en competentie van het cockpitpersoneel, veiligheidsuitrusting) zouden met het in dit advies voorgestelde FTOM zijn ondervangen. Evenals bij het ongeval met het luchtvaartuig met vaste vleugels wees de waarschijnlijke oorzaak van het ongeval met het hefschroefvliegtuig op het nut van de invoering van een FTOM. Verder is door nader onderzoek de behoefte aan passende voorschriften voor de competentie en ervaring van het personeel voor vliegproeven bevestigd.

De economische gevolgen zijn kwalitatief geëvalueerd en er zijn risicobeperkende maatregelen voorgesteld. De van het personeel verlangde ervaring en competentie houden verband met de complexiteit van de vliegproef en het luchtvaartuig. Er zijn vier categorieën onderscheiden voor de diverse vliegproeven.

De risicobeperkende maatregelen bestonden in de begrenzing van de toepasselijkheid van aanhangsel XII tot CS-23-luchtvaartuigen boven 2 000 kg en alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen, de invoering van een uitzonderingsbepaling (*grandfather clause*), de aanpassing van de voorschriften voor de ervaring en competentie van het cockpitpersoneel door die afhankelijk te stellen van de complexiteit van de proef en het luchtvaartuig, en de invoering van langlopende overgangsmaatregelen.

#### Conclusie voor het advies

In aanmerking genomen dat het besluit over de LFTE-vergunning een aparte taak zal zijn (zie A-NPA RMT.0583 (MDM.003c) over LFTE), is het de verwachting dat de aanneming van dit voorstel zal bijdragen tot de veiligheid voor alle organisaties en personen die rechtstreeks betrokken zijn bij vliegproeven. Economische gevolgen zijn tot een minimum beperkt gehouden omdat is voorzien in evenredige voorschriften en passende overgangsmaatregelen.

Meer bijzonderheden over deze RIA zijn te vinden in NPA 2008-20.

## **2.5. Overzicht van de voorgestelde wijzigingen**

**Subdeel G** – "Erkenning als productorganisatie", punt 21.A.143, "Handboek", zou moeten worden uitgebreid met de voorschriften voor een handboek voor vliegproefactiviteiten (FTOM). Productorganisaties worden geacht te beschikken over een FTOM als vliegproeven deel uitmaken van hun activiteiten. In dat handboek worden beleid en procedures van de organisatie inzake vliegproeven vastgelegd. Een koppeling naar aanhangsel XII is voorzien in de FTOM-vereiste. Het FTOM moet aan de bevoegde autoriteit worden voorgelegd.

**Subdeel J** – "Erkenning als ontwerporganisatie", punt 21.A.243, "Gegevens", zou moeten worden uitgebreid met de voorschriften voor een handboek voor vliegproefactiviteiten (FTOM). Ontwerporganisaties worden geacht te beschikken over een FTOM als vliegproeven deel uitmaken van hun activiteiten. Een koppeling naar aanhangsel XII is voorzien in de FTOM-vereiste. Het FTOM moet aan het Agentschap worden voorgelegd.

**Subdeel P** – "Vliegvergunning", punt 21.A.708, "Vluchtvoorwaarden", zou moeten worden uitgebreid met de in het nieuwe aanhangsel XII opgenomen voorschriften. In dit aanhangsel komen de volgende aspecten aan de orde:

Toepasselijkheid: Aanhangsel XII is van toepassing op CS-23-luchtvaartuigen met een MTOM boven 2 000 kg en alle CS-25-, CS-27- en CS-29-luchtvaartuigen.

Definities: Er worden definities gegeven van vliegproef, werktuigkundige vliegproeven (*flight test engineer* – FTE) en hoofdwerktuigkundige vliegproeven (*lead flight test engineer* – LFTE).

Vliegproefcategorieën: Aanhangsel XII onderscheidt vier categorieën vliegproeven naargelang van de complexiteit van de vliegproeven.

Kwalificaties voor het personeel van vliegproeven: Aanhangsel XII voorziet in kwalificatievoorschriften voor piloten die vliegproeven uitvoeren in de categorieën 3 en 4 en voor LFTE's.

De voorschriften voor de competentie en ervaring van piloten die vliegproeven uitvoeren en LFTE's hangen af van twee parameters: de complexiteit van de vliegproef en de complexiteit van het luchtvaartuig. Voor piloten die vliegproeven uitvoeren in categorie 1 of 2, verwijzen de voorgestelde voorschriften naar deel FCL. Voor piloten die vliegproeven uitvoeren in categorie 3 of 4 en voor de LFTE's, zou de vereiste opleiding specifiek zijn voor de organisatie waarbij zij in dienst zijn.

Hoofdwerktuigkundige voor vliegproeven (LFTE): Er worden bijzonderheden gegeven over de vergunningsvoorschriften van de organisatie waarbij zij in dienst zijn.

Competentie en ervaring van ander technisch vliegproefpersoneel: Er worden algemene voorschriften gegeven voor de ervaring, opleiding en administratie.

Keulen, 22 augustus 2013.

P. GOUDOU  
Uitvoerend directeur  
(handtekening)

### 3. Referenties

#### 3.1. Betrokken verordeningen

Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van vrijdag 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties.

#### 3.2. Betrokken besluiten

Besluit van de uitvoerend directeur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart tot wijziging van Besluit 2013/001/R van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 23 januari 2013 betreffende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (AMC's en GM's bij deel 21).

**N.B.:** Het Agentschap zal een besluit met de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren publiceren zodra de tekst van de uitvoeringsvoorschriften in het *Publicatieblad van de Europese Unie* is gepubliceerd.

#### 3.3. Referentiedocumenten

A-NPA 2013-XX over vergunning voor hoofdwerktuigkundige voor vliegproeven

ICAO-bijlage 1 over personeelsvergunningen

NPA 2008-20 en CRD 2008-20 over vliegproeven