



## Verfahren für ein steriles Cockpit

BEZUG: NPA/CRD: 2012-06 - RMT.0416 (OPS.009 BUCHSTABE A) UND RMT.0417 (OPS.009 BUCHSTABE B) - 10.06.2013

### ZUSAMMENFASSUNG

Diese Stellungnahme befasst sich mit einem Sicherheitsproblem im Zusammenhang mit Cockpitverfahren. Die Sicherheitsempfehlungen im Zusammenhang mit diesem Problem wurden bei der Erarbeitung dieses Vorschlags beurteilt.

Das spezifische Ziel dieser Stellungnahme ist es, die Risiken im Zusammenhang mit Fehlern aufgrund einer Störung oder Ablenkung der Flugbesatzung während Flugphasen, in denen die Besatzung in der Lage sein muss, sich auf ihre Aufgaben zu konzentrieren, zu begrenzen.

Mit dieser Stellungnahme wird vorgeschlagen, den Begriff des „sterilen Cockpits“ einzuführen, das Rollen von Flugzeugen als sicherheitskritische Aktivität zu betrachten und Roll-Verfahren zur Verbesserung der Sicherheit der Start-/Landebahn einzuführen.

Es wird erwartet, dass die vorgeschlagenen Änderungen die Sicherheit während kritischer Flugphasen (bei Hubschraubern gehört das Rollen per definitionem dazu) für Flugzeuge während des Rollens und für Flüge unter 10 000 Fuß mit Ausnahme von Reiseflug erhöhen werden. Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird die Einhaltung der ICAO-Bestimmungen gewährleistet.

Anwendbarkeit		Prozessübersicht	
Betroffene Verordnungen und Entscheidungen:	Verordnung der Kommission (EU) Nr. 965/2012, Entscheidung 2012/017/R und Entscheidung 2012/018/R	Konzept:	Nein
		Aufgabenbeschreibung:	12.09.2011
		Vorschriftenerstellungsgruppe:	Ja
		Art der Folgenabschätzung:	Leicht
		Fachliche Anhörung während des NPA-Entwurfs:	Nein
		Veröffentlichungsdatum des NPA:	11.07.2012
		Dauer der NPA-Beratung:	3 Monate
		Überarbeitungsgruppe:	Nein
Betroffene Beteiligte:	Betreiber	Veröffentlichungsdatum des CRD:	13.02.2013
Auslöser/Ursprung:	Sicherheit	Überarbeitungsgruppe:	Nein
Referenz:	n. zutr.	Gezielte Beratung:	Nein
		Veröffentlichungsdatum der Entscheidung:	2015/Q3

## Inhaltsverzeichnis

1	Verfahrensinformationen.....	3
1.1	Vorschriftenerarbeitungsverfahren.....	3
1.2	Struktur der Stellungnahme und zugehörige Dokumente.....	3
1.3	Die nächsten Schritte des Verfahrens.....	3
2	Erläuterung.....	5
2.1	Probleme, die angegangen werden müssen.....	5
2.2	Zielsetzungen.....	8
2.3	Zusammenfassung der Folgenabschätzung.....	8
2.4	Bedenken von Beteiligten.....	8
2.5	Zusammenfassung der vorgeschlagenen Änderungen.....	9
3	Bezugsdokumente.....	11
3.1	Betroffene Verordnungen.....	11
3.2	Betroffene Entscheidungen.....	11

## 1 Verfahrensinformationen

### 1.1 Vorschriftenerarbeitsverfahren

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (nachstehend: die „Agentur“) hat diese Stellungnahme im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (nachstehend: die „Grundverordnung“)<sup>1</sup> und dem Regelsetzungsverfahren erarbeitet<sup>2</sup>.

Diese Regelsetzungsaktivität ist im Regelsetzungsprogramm 2012-2015 der Agentur als RMT.0416 (OPS.009 Buchstabe a) und RMT.0417 (OPS.009 Buchstabe b) enthalten. Umfang und Zeitrahmen dieser Aufgabe wurden in der entsprechenden Aufgabenbeschreibung (siehe die Prozessübersicht auf der Titelseite) festgelegt.

Der Entwurfstext dieser Stellungnahme wurde von der Agentur mit Unterstützung der Vorschriftenerstellungsgruppe RMT.0416 (OPS.009 Buchstabe a) und RMT.0417 (OPS.009 Buchstabe b) erarbeitet. Alle beteiligten Parteien wurden mittels Änderungsvorschlag (Notice of Proposed Amendment, NPA) 2012-06 konsultiert<sup>3</sup>. Von beteiligten Parteien (Industrie und nationale Luftfahrtbehörden) gingen 134 Kommentare ein.

Die Agentur hat sich mit den zum NPA eingegangenen Kommentaren befasst und diese beantwortet. Die eingegangenen Stellungnahmen und die Antworten der Agentur wurden im Kommentar-Antwort-Dokument (Comment Response Document, CRD) 2012-06 dokumentiert<sup>4</sup>.

Der endgültige Text dieser Stellungnahme (d. h. Erläuterung und Verordnungsentwurf) wurde von der Agentur erarbeitet.

In der Prozessübersicht auf der Titelseite sind die wichtigsten Meilensteine dieser Regelsetzungsaktivität zusammengefasst.

### 1.2 Struktur der Stellungnahme und zugehörige Dokumente

Kapitel 1 dieser Stellungnahme enthält die mit dieser Aufgabe zusammenhängenden Verfahrensinformationen. Kapitel 2, „Erläuterung“, erläutert den technischen Kerninhalt, einschließlich der Zielsetzungen, fasst die im NPA gegebene Folgenabschätzung zusammen, gibt Informationen über die Bedenken der Beteiligten und bietet einen Überblick über die vorgeschlagenen Änderungen. Kapitel 3 beinhaltet die Bezugsdokumente. Der Entwurf des von der Agentur vorgeschlagenen Vorschriftentexts wurde als getrenntes Dokument auf der Website der Agentur veröffentlicht<sup>5</sup>.

### 1.3 Die nächsten Schritte des Verfahrens

Diese Stellungnahme enthält die vorgeschlagenen Änderungen an den europäischen Verordnungen. Diese Stellungnahme ist an die Europäische Kommission gerichtet, die diese als fachliche Grundlage für die Vorbereitung eines Legislativvorschlags verwendet.

Die Entscheidung mit den entsprechenden zulässigen Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) wird von der Agentur

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79, 19.03.2008, S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 6/2013 der Kommission (ABl. L 4 vom 09.01.2013, S. 34).

<sup>2</sup> Die Agentur ist verpflichtet, nach einem strukturierten Regelsetzungsprozess im Sinne von Artikel 52 Absatz 1 der Grundverordnung zu verfahren. Ein solcher Prozess wurde vom Verwaltungsrat der Agentur angenommen und wird als „Regelsetzungsverfahren“ bezeichnet. Siehe Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des für die Agentur geltenden Verfahrens für die Abgabe von Stellungnahmen sowie die Erstellung von Zulassungsspezifikationen und Anleitungen („Regelsetzungsverfahren“) EASA MB Beschluss Nr. 01-2012.

<sup>3</sup> Gemäß Artikel 52 der Grundverordnung und Artikel 5 Absätze 3 und 6 des Regelsetzungsverfahrens; NPA abrufbar unter <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>4</sup> Abrufbar unter <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Abrufbar unter <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

veröffentlicht, sobald die entsprechenden Durchführungsbestimmungen von der Kommission verabschiedet wurden.

Die Agentur hat, zur Information, den Entwurfstext für die entsprechende Entscheidung der Agentur mit AMC und GM in CRD 2012-06 veröffentlicht.

## 2 Erläuterung

### 2.1 Probleme, die angegangen werden müssen

#### Überblick über den technischen Inhalt

Im Laufe der Jahre wurde festgestellt, dass es zu Unfällen oder Zwischenfällen kommen kann, wenn die Flugbesatzung von der jeweils durchzuführenden Aufgabe abgelenkt wird und sich mit Aktivitäten befasst, die nicht unmittelbar mit der aktuellen Phase des Fluges zu tun haben. Solche Aktivitäten sind irrelevante Gespräche, Rufe nach Kabinenbesatzung wegen unwichtiger Angelegenheiten, nicht relevante Funkrufe, Durchsagen usw. Es ist offensichtlich, dass das Risiko von Fehlern wächst, wenn die Flugbesatzung gestört oder von ihren Hauptaufgaben abgelenkt wird. Die Folgen, die sich aus einer solchen Störung oder Ablenkung ergeben können, sind Höhenabweichungen, Kursabweichungen, Überschreiten der Landebahn und Starts oder Landungen ohne Freigabe.

Im Hinblick auf das Sicherheitsrisiko muss die Flugbesatzung, während sich das Luftfahrzeug in Bewegung befindet, die Möglichkeit haben, sich, wenn es erforderlich ist, auf ihre Verpflichtungen zu konzentrieren, ohne durch Dinge, die nichts mit dem Flug zu tun haben, gestört oder abgelenkt zu werden. Dies gilt insbesondere für sicherheitskritische Phasen des Fluges. Durchführungsbestimmungen und entsprechende zulässige Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) und Anleitungen (Guidance Material, GM) für den Flugbetrieb sind in Kraft (Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission<sup>6</sup>) oder werden in absehbarer Zeit in Kraft treten (sobald die Stellungnahmen der Agentur Nr. 01/2012<sup>7</sup> und Nr. 02/2012<sup>8</sup> von der Kommission verabschiedet wurden). Auch dann werden jedoch die folgenden Punkte in den Vorschriften nicht enthalten sein:

- a. der Begriff **steriles Cockpit**;
- b. die Rollphase von Flugzeugen als **sicherheitskritische Aktivität** und
- c. **Verfahren für das Rollen** zur Verbesserung der Sicherheit auf der Start-/Landebahn.

Die Notwendigkeit, sich mit diesen Punkten zu befassen, wurde oben kurz beschrieben und ist im NPA 2012-06 ausführlicher erläutert. Die Agentur hat die vorliegenden Aufgaben im Bereich der Vorschriftenerstellung unter dem Titel „Verfahren für ein steriles Cockpit“ zusammengefasst. Diese Aufgaben konzentrieren sich auf den Flugbetrieb. Ein Hauptziel ist die Verbesserung der Sicherheit auf der Start-/Landebahn durch die Einführung von betrieblichen Verfahren und bewährten Verfahren für die Rollphase, einschließlich Verfahren für ein steriles Cockpit. Es werden Durchführungsbestimmungen, zulässige Nachweisverfahren und Anleitungen vorgeschlagen, die der Betreiber bei der Erstellung seiner Verfahren, soweit sie den Flug, die Kabine und die technische Besatzung betreffen, in den folgenden Phasen des Fluges zu berücksichtigen hat:

- alle kritischen Flugphasen (bei Hubschraubern gehört das Rollen per definitionem dazu);

---

<sup>6</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296, 25.10.2012, S. 1).

<sup>7</sup> Stellungnahme Nr. 01/2012 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 1. Februar 2012 für eine Verordnung zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb, „Flugbetrieb – OPS (Teil-NCC und Teil-NCO)“. Diese Stellungnahme beinhaltet Teil-NCC (nichtgewerblicher Flugbetrieb von technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen) und Teil-NCO (nichtgewerblicher Flugbetrieb von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen) in Bezug auf die vorliegende Regelsetzungsaktivität. Abrufbar unter <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

<sup>8</sup> Stellungnahme Nr. 02/2012 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit vom 16. April 2012 für eine Verordnung zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für den Flugbetrieb „Flugbetrieb – OPS (Teil-SPO)“. Diese Stellungnahme beinhaltet Teil-SPO (Sonderbetrieb) in Bezug auf die vorliegende Regelsetzungsaktivität. Abrufbar unter <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- 
- bei Flugzeugen während des Rollens und
  - unter 10 000 Fuß über dem Startflugplatz nach dem Start und auf dem Zielflugplatz vor der Landung, ausgenommen Reiseflug.

### **Rollen als sicherheitskritische Aktivität im Flugzeugbetrieb**

Einer der Hauptpunkte der Aufgaben im Bereich der Vorschriftenerstellung über Verfahren für ein steriles Cockpit war es, zu einem Ergebnis bezüglich des Status rollender Flugzeuge zu kommen. Daher hat die Agentur die Beteiligten in NPA 2012-06 um Beantwortung der folgenden Frage gebeten:

**Frage:** Sollte das Rollen von Flugzeugen:

- a. in den Durchführungsbestimmungen als sicherheitskritische Aktivität behandelt, aber nicht als kritische Flugphase definiert werden,
- b. als kritische Flugphase ohne Einschränkung der Aktivitäten der Kabinenbesetzung definiert werden (d. h., ab sofort könnte die Kabinenbesetzung Dienste für Fluggäste erbringen) oder
- c. als kritische Flugphase definiert werden, wobei die Kabinenbesetzung nur sicherheitsrelevante Aufgaben durchführen darf?

Von den insgesamt 25 Kommentatoren beantworteten 15 explizit die gestellte Frage. 12 dieser 15 Kommentatoren entschieden sich für „Antwort a“ („Rollen als sicherheitskritische Aktivität“). Dies ist eindeutig die Mehrzahl der Kommentatoren, die die Frage beantworteten. Eine weitere Begründung für ihre Ansicht neben der in NPA 2012-06 gegebenen Begründung gaben diese Kommentatoren nicht. Es ist festzuhalten, dass „Antwort a“ die Option beschreibt, auf deren Grundlage der vorgeschlagene Rechtstext im NPA konzipiert wurde.

Für „Antwort b“ („Rollen als kritische Flugphase ohne Einschränkung der Aktivitäten der Kabinenbesetzung“) entschieden sich drei Kommentatoren (und ein Kommentator, der „Antwort a und b“ zustimmte). Die Kommentatoren, die sich für „Antwort b“ aussprachen, führten vor allem die folgenden Gründe an:

- „Bei Firmen- und VIP-Betrieb ist speziell die Rollzeit wichtig für die Vorbereitung.“
- „An Bord großer Luftfahrzeuge dürfen die Aktivitäten der Kabinenbesetzung nicht eingeschränkt werden. Ungehinderte Bewegungsfreiheit der Kabinenbesetzung während der Rollphase ist ein positiver Beitrag zur Flugsicherheit insgesamt und hat eine positive Auswirkung auf die Passagiere.“
- Diese Option „würde den Piloten ein vollständig konsistentes und schlüssiges Bild bieten“.

Keiner der Kommentatoren entschied sich für „Antwort c“ („Rollen als kritische Flugphase mit Einschränkungen für die Aktivitäten der Kabinenbesetzung“).

Auf der Grundlage der eingegangenen Reaktionen kam die Agentur zu dem Ergebnis, dass, wie in NPA 2012-06 vorgeschlagen, das Rollen von Flugzeugen als sicherheitskritische Aktivität behandelt, aber nicht als kritische Flugphase definiert werden sollte. Dennoch ist die Agentur der Meinung, dass fehlende Beschränkungen für die Kabinenbesetzung während des Rollens zu einem höheren Sicherheitsrisiko für die Flugzeuginsassen führen könnten, da die Kabinenbesetzung durch anderweitige Aufgaben von sicherheitskritischen Aktivitäten abgelenkt werden könnte. Die Agentur könnte daher zukünftig einen Regelsetzungsprozess einleiten, mit dem eine Einschränkung der Aktivitäten der Kabinenbesetzung während des Rollens auf sicherheitskritische Aktivitäten vorgeschlagen wird.

## Sicherheitsempfehlungen

Im Rahmen einer Aufgabe im Bereich der Vorschriftenerstellung ist die Agentur verpflichtet, sich bei ihren Erwägungen während des Regelsetzungsprozesses mit Sicherheitsempfehlungen zu befassen. Die Untersuchung des Unfalls einer McDonnell Douglas DC-9-82 auf dem Flughafen Madrid-Barajas am 20. August 2008 hat zu mehreren Sicherheitsempfehlungen geführt. Die folgenden Sicherheitsempfehlungen stehen in Zusammenhang mit den vorliegenden Aufgaben im Bereich der Vorschriftenerstellung:

- a. *SPAN-2011-021: Es wird empfohlen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency, EASA) im Einklang mit ICAO-Initiativen in ihren Verordnungen die **Konzeption der kritischen Flugphasen** einführt und festlegt, welche Aktivitäten während dieser Phasen akzeptabel sein sollen.*
- b. *SPAN-2011-022: Es wird empfohlen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency, EASA) und nationale Zivilluftfahrtbehörden bei der Beurteilung von Betreiber-Schulungsprogrammen sicherstellen, dass:*
  - *die **Konzeption des sterilen Cockpits** behandelt wird;*
  - *die Bedeutung der Einhaltung dieser Konzeption betont und auf die Konsequenzen auch geringfügiger Störungen hingewiesen wird und*
  - *Beispiele und Unfälle behandelt werden, bei denen eine Nichteinhaltung von Verordnungen über das sterile Cockpit ein relevanter Faktor war.*

Es kann festgestellt werden, dass die „Konzeption der kritischen Flugphasen“ bereits in den bestehenden Vorschriften über den Flugbetrieb enthalten ist und auch in zukünftigen Durchführungsbestimmungen enthalten sein wird, z. B. wie folgt:

- Begriffsbestimmungen von „kritischen Flugphasen“ finden sich in Anhang I (Begriffsbestimmungen) der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 965/2012 und
- Durchführungsbestimmungen für Aktivitäten, die während kritischer Flugphasen als akzeptabel gelten, finden sich in Teil-ORO<sup>9</sup> und Teil-CAT<sup>10</sup> der Verordnung der Kommission (EG) Nr. 965/2012 und sind in Teil-NCC<sup>11</sup>, Teil-NCO<sup>12</sup> und Teil-SPO<sup>13</sup> vorgesehen.

Die vorliegenden Aufgaben im Bereich der Vorschriftenerstellung schlagen bezüglich der Sicherheitsempfehlungen SPAN-2011-021 und SPAN-2011-022 weiter die folgenden Maßnahmen vor:

- Einführung der Definition des Begriffs „steriles Cockpit“;
- Festlegung des Zusammenhangs zwischen „sterilem Cockpit“ und „kritischen Flugphasen“;
- Festlegung der Rollphase als sicherheitskritische Flugaktivität und Bereitstellung von Verfahren für das Rollen;
- Bereitstellung zulässiger Nachweisverfahren für die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern bezüglich steriler Cockpitverfahren und
- Bereitstellung von Anleitungen für Aktivitäten, die in Zeiten, in denen die Bestimmungen für ein steriles Cockpit zutreffen, als akzeptabel bzw. nicht akzeptabel gelten.

<sup>9</sup> ORO.GEN.110 Buchstabe f von Anhang III (Teil-ORO).

<sup>10</sup> CAT.GEN.MPA.105 Buchstabe a Absatz 9 und CAT.OP.MPA.210 Buchstabe b von Anhang IV (Teil-CAT).

<sup>11</sup> NCC.GEN.105 Buchstabe b von Anhang VI (Teil-NCC) der Stellungnahme der Agentur Nr. 01/2012.

<sup>12</sup> NCO.GEN.105 Buchstabe b von Anhang VII (Teil-NCO) der Stellungnahme der Agentur Nr. 01/2012.

<sup>13</sup> SPO.GEN.105 Buchstabe b von Anhang VIII (Teil-SPO) der Stellungnahme der Agentur Nr. 02/2012.

## 2.2 Zielsetzungen

Die allgemeinen Zielsetzungen des EASA-Systems sind in Artikel 2 der Grundverordnung festgelegt. Dieser Vorschlag wird diesen allgemeinen Zielsetzungen dienen, indem die in Abschnitt 2.1 angesprochenen Probleme angegangen werden. Die spezifische Zielsetzung dieses Vorschlags besteht daher darin, das Sicherheitsrisiko durch die Einführung steriler Cockpitverfahren und von Verfahren für das Rollen zu verringern.

## 2.3 Zusammenfassung der Folgenabschätzung

Die in der Folgenabschätzung (Regulatory Impact Assessment, RIA)<sup>14</sup> genannten Optionen lauteten wie folgt:

- a. Option 0: Basisoption (keine Änderung; Risiken bleiben wie in der Problemanalyse dargestellt).
- b. Option 1: Keine Regelsetzung, aber die Betreiber werden ermuntert, in der erforderlichen Weise Verfahren festzulegen.
- c. Option 2: Vorschriftenerstellung für Verfahren für ein steriles Cockpit für alle kritischen Flugphasen, für das Rollen von Flugzeugen und für Flüge unter 10 000 Fuß mit Ausnahme von Reiseflug durch Änderung von Durchführungsbestimmungen, zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen in der erforderlichen Weise.

Das Rollen von Flugzeugen wird als sicherheitskritische Aktivität behandelt, ist aber nicht als kritische Flugphase definiert.

- d. Option 3: Vorschriftenerstellung für Verfahren für ein steriles Cockpit für alle kritischen Flugphasen und für Flüge unter 10 000 Fuß mit Ausnahme von Reiseflug durch Änderung von Durchführungsbestimmungen, zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen in der erforderlichen Weise.

Das Rollen von Flugzeugen wird als kritische Flugphase definiert.

Die wichtigsten Auswirkungen, die in der Folgenabschätzung für jede Option ermittelt wurden, betreffen die Sicherheit, die wirtschaftlichen Folgen und die Folgen für die Harmonisierung. In der Folgenabschätzung ergab sich Option 2 als die bevorzugte Option. Der Hauptgrund hierfür ist, dass diese Option zu einer starken Senkung des Sicherheitsrisikos bei vertretbaren Auswirkungen auf die Kosten führt. Die Kosten für Option 3 werden als deutlich höher eingeschätzt als diejenigen für Option 2, weil zusätzlich Rollen als kritische Flugphase definiert wird, während das Sicherheitsrisiko nur unwesentlich stärker gesenkt wird. Außerdem weicht Option 2 im Gegensatz zu Option 0 und 1 nicht von international anerkannten Handbüchern und Maßnahmenplänen ab<sup>15</sup>. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass bei Option 2 keine vollständige Harmonisierung mit den US-Vorschriften besteht.<sup>16</sup>

## 2.4 Bedenken von Beteiligten

Wie oben erwähnt, hat die Agentur bis zum Ende der Frist, in der Kommentare zu NPA 2012-06 abgegeben werden konnten, 134 Kommentare von Beteiligten erhalten. Darunter waren einige sehr wertvolle Vorschläge von Kommentatoren für Änderungen an den vorgeschlagenen AMC und GM. Es war jedoch keine größere Überarbeitung des Texts erforderlich. Bezüglich der Durchführungsbestimmungen wurden nur geringfügige

<sup>14</sup> Einzelheiten zur Folgenabschätzung enthält Abschnitt C des NPA 2012-06.

<sup>15</sup> International Civil Aviation Organisation Doc 9870 (AN/463), „Manual on the Prevention of Runway Incursions“, erste Ausgabe 2007, und Europäischer Aktionsplan zur Vorbeugung von unbeabsichtigtem Aufrollen auf Start- und Landebahnen, Ausgabe 2.0. Abrufbar unter <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

<sup>16</sup> Pflichten von Mitgliedern der Flugbesatzung wie vorgeschrieben in Absatz 121.542 von Teil 121 und in Absatz 135.100 von Teil 135 von Titel 14 des U.S. Code of Federal Regulations. Die FAA hat in der von ihr festgelegten „Vorschrift über steriles Cockpit“ Rollen als kritische Flugphase, nicht als sicherheitskritische Aktivität definiert.

Änderungsvorschläge unterbreitet. Eine ausführliche Darstellung der Änderungen enthält CRD 2012-06.

Nach Veröffentlichung des CRD 2012-06 konnten die Kommentatoren innerhalb eines Zeitrahmens von zwei Monaten auf die Änderungen im CRD reagieren. Insgesamt hat die Agentur fünf Reaktionen erhalten. Bezüglich der Durchführungsbestimmungen wurden jedoch keine Vorschläge zu einer Änderung des Wortlauts unterbreitet.

## 2.5 Zusammenfassung der vorgeschlagenen Änderungen

**Vorschriftenerstellungsvorschlag 1:** Für die vorliegende Regelsetzungsaktivität über Verfahren für ein steriles Cockpit berücksichtigte die Agentur den Regelsetzungsvorschlag der „Operations Procedures Steering Group“ (OPSG) der Organisation der gemeinsamen Luftfahrtbehörden (Joint Aviation Authority, JAA) an die Agentur, das ICAO-Dokument 9870, den europäischen Aktionsplan für die Vorbeugung gegen unbeabsichtigtes Aufrollen auf Start- und Landebahnen und die US-amerikanische Verordnung über Verfahren für ein steriles Cockpit. Um Missverständnissen bezüglich des Ausdrucks „steriles Cockpit“<sup>17</sup> vorzubeugen, hat die Agentur beschlossen, dass eine Definition dieses Ausdrucks erforderlich ist. Die Agentur schlägt vor, die folgende Definition in die Durchführungsbestimmungen in Anhang I (Begriffsbestimmungen) der Flugbetriebsverordnung aufzunehmen:

*„Steriles Cockpit“ bezeichnet einen Zeitraum, während dessen die Flugbesatzungsmitglieder nicht gestört oder abgelenkt werden, soweit es sich nicht um Angelegenheiten handelt, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs oder die Sicherheit der Insassen unerlässlich sind.“*

Der Wortlaut dieser Definition ist ähnlich demjenigen, der im ICAO-Dokument 9870 und im europäischen Aktionsplan enthalten ist. Der einzige Unterschied besteht darin, dass die Wendungen „oder abgelenkt“ und „oder die Sicherheit der Insassen“ hinzugefügt wurden. Diese Änderungen gehen auf Vorschläge zurück, die während des Überprüfungsprozesses gemacht wurden.

**Vorschriftenerstellungsvorschlag 2:** Neben der Begriffsbestimmung für steriles Cockpit müssen auch Verfahren festgelegt werden. Die Agentur kam zu dem Ergebnis, dass die Betreiber selbst am besten dafür geeignet sind. Daher wird vorgeschlagen, Teil-ORO, und zwar Absatz ORO.GEN.110 Buchstabe f, der Durchführungsbestimmungen dahin gehend zu ändern, dass die Betreiber verpflichtet werden, Verfahren einzurichten, mit denen die Konzeption des sterilen Cockpits berücksichtigt wird.

**Vorschriftenerstellungsvorschlag 3:** Die Agentur hielt es für notwendig, in den Durchführungsbestimmungen Verfahren für das Rollen von Luftfahrzeugen zu behandeln. Die Agentur kam dabei zu dem Ergebnis, dass der Betreiber verpflichtet sein sollte, Verfahren einzurichten, die einen sicheren Betrieb gewährleisten und die Sicherheit der Start-/Landebahn verbessern. Dementsprechend wird eine solche Vorschrift für Teil-CAT (CAT.GEN.MPA.125), für Teil-NCC (NCC.GEN.120) und für Teil-SPO (SPO.GEN.120) vorgeschlagen. Die Agentur ist der Meinung, dass eine solche Vorschrift für Teil-NCO nicht erforderlich ist; dies würde eine Überregulierung des Rollens bei nichtgewerblichem Betrieb von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen bedeuten<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Im vorgeschlagenen Text zur Änderung der Durchführungsbestimmungen, zulässigen Nachweisverfahren und Anleitungen wird der Ausdruck „sterile flight crew compartment“ statt „sterile flight deck“ [in der deutschen Fassung jeweils „Cockpit“] verwendet, um Konsistenz mit dem in Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission verwendeten Begriff zu wahren.

<sup>18</sup> Für Teil-NCO wird keine Durchführungsbestimmung vorgeschlagen, jedoch ist die Agentur der Meinung, dass Anleitungen für das Rollen von Teil-NCO-Flugzeugen eingeführt werden sollten. Dies wird mittels einer Entscheidung des Exekutivdirektors geschehen, die von der Agentur veröffentlicht werden wird, wenn die entsprechenden Durchführungsbestimmungen von der Kommission verabschiedet werden. Der Entwurfstext für die Anleitungen findet sich im CRD 2012-06.

Köln, den 10. Juni 2013

P. Goudou  
Exekutivdirektor  
(unterzeichnet)

### **3 Bezugsdokumente**

#### **3.1 Betroffene Verordnungen**

Verordnung der Kommission (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296, 25.10.2012, S. 1).

#### **3.2 Betroffene Entscheidungen**

Entscheidung 2012/017/R des Exekutivdirektors der Agentur vom 24. Oktober 2012 über annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen zur Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates; „Zulässige Nachweisverfahren und Anleitungen zu Teil-ORO“. Abrufbar unter <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Entscheidung 2012/018/R des Exekutivdirektors der Agentur vom 24. Oktober 2012 über annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen zur Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates; „Zulässige Nachweisverfahren und Anleitungen zu Teil-CAT“. Abrufbar unter <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.