



Steriliosios pilotų kabinos procedūros

SUSIJĘS NPA / CRD NR. 2012-06, RMT.0416 (OPS.009 A PUNKTAS) IR RMT.0417 (OPS.009 B PUNKTAS),
2013 6 10

SANTRAUKA

Šioje nuomonėje nagrinėjamas su pilotų kabinos procedūromis susijęs saugos klausimas. Rengiant šį pasiūlymą vertintos su šiuo klausimu susijusios saugos rekomendacijos.

Konkretus šios nuomonės tikslas – mažinti riziką, susijusią su klaidomis, įvykstančiomis dėl skrydžio įgulos trikdymo arba dėmesio blaškymo per skrydžio fazes, per kurias skrydžio įgula turi sugebėti sutelkti dėmesį į vykdomas pareigas.

Šioje nuomonėje siūloma pradėti taikyti steriliosios pilotų kabinos koncepciją, pagal kurią lėktuvų riedėjimo etapas būtų laikomas saugos požiūriu kritine veikla, ir, siekiant padidinti kilimo ir tūpimo tako saugą, nustatyti riedėjimo procedūras.

Pasiūlytais pakeitimais tikimasi padidinti saugą kritinėmis skrydžio fazėmis (sraigtasparnių atveju pagal apibrėžtį joms priskiriamas riedėjimas), lėktuvams riedant ir skrendant mažesniame nei 10 000 pėdų aukštyje, išskyrus kreiserinius skrydžius. Pasiūlytais pakeitimais užtikrinama atitiktis ICAO reikalavimams.

Taikymo sritis		Proceso duomenų lentelė	
Susiję reglamentai ir sprendimai:	Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, sprendimai Nr. 2012/017/R ir 2012/018/R	Koncepcijos dokumentas:	Ne
		Techninė užduotis:	2011 9 12
		Taisyklių rengimo grupė:	Taip
		RPV tipas:	Supaprastintas
		Techninės konsultacijos rengiant NPA:	Ne
		NPA paskelbimo data:	2012 7 11
		NPA konsultacijų trukmė:	3 mėnesiai
		Peržiūros grupė:	Ne
Susijusios suinteresuotosios šalys:	Orlaivių naudotojai	CRD paskelbimo data:	2013 2 13
Priežastis / šaltinis:	Sauga	Peržiūros grupė:	Ne
Nuoroda:	Netaikoma.	Kryptinga konsultacija:	Ne
		Sprendimo paskelbimo data:	2015 m. trečiasis ketvirtis

Turinys

1	Informacija apie procedūrą	3
1.1	Taisyklių rengimo procedūra	3
1.2	Nuomonės struktūra ir susiję dokumentai.....	3
1.3	Tolesni procedūros metu atliekami veiksmai	3
2	Paaiškinimas	4
2.1	Nagrinėtini klausimai	4
2.2	Tikslai	6
2.3	Reguliavimo poveikio vertinimo santrauka	6
2.4	Suinteresuotosioms šalims rūpintys klausimai.....	7
2.5	Pasiūlytų pakeitimų apžvalga	7
3	Susiję dokumentai	9
3.1	Susiję reglamentai	9
3.2	Susiję sprendimai.....	9
3.3	ai	9

1 Informacija apie procedūrą

1.1 Taisyklių rengimo procedūra

Šią nuomonę Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – agentūra) parengė vadovaudamasi Reglamentu (EB) Nr. 216/2008 (toliau – pagrindinis reglamentas)¹ ir Taisyklių rengimo tvarka².

Ši taisyklių rengimo veikla numeriais RMT.0416 (OPS.009 a punktas) ir RMT.0417 (OPS.009 b punktas) įtraukta į agentūros 2012–2015 m. taisyklių rengimo programą. Šios užduoties taikymo sritis ir tvarkaraštis nurodyti susijusioje techninėje užduotyje (žr. proceso duomenų lentelę antraštiniame puslapyje).

Šios nuomonės teksto projektą agentūra parengė padedama taisyklių rengimo grupių Nr. RMT.0416 (OPS.009 a punktas) ir Nr. RMT.0417 (OPS.009 b punktas). Remiantis pranešimu apie pasiūlytą pakeitimą (NPA) Nr. 2012-06³ konsultuotasi su visomis suinteresuotosiomis šalimis. Iš suinteresuotųjų šalių, įskaitant pramonės atstovus ir nacionalines aviacijos institucijas, gautos 134 pastabos.

Agentūra išnagrinėjo dėl NPA gautas pastabas ir į jas atsakė. Gautos pastabos ir agentūros atsakymai nurodyti atsakymo į pastabas dokumente (CRD) Nr. 2012-06⁴.

Agentūra parengė galutinį šios nuomonės tekstą (t. y. paaiškinimą ir reglamento projektą).

Pagrindinės šios taisyklių rengimo užduoties gairės apžvelgtos antraštiniame puslapyje pateiktoje proceso duomenų lentelėje.

1.2 Nuomonės struktūra ir susiję dokumentai

Šios nuomonės 1 skyriuje pateikta su šia užduotimi susijusi informacija apie procedūrą. 2 skyriuje „Paaiškinimas“ paaiškintas pagrindinis techninis turinys (įskaitant tikslus), apžvelgtas pranešime apie pasiūlytą pakeitimą pateiktas reguliavimo poveikio vertinimas, pateikta informacija apie suinteresuotosioms šalims rūpimus klausimus ir apžvelgti pasiūlyti pakeitimai. 3 skyriuje nurodyti susiję dokumentai. Agentūros pasiūlytas taisyklių teksto projektas kaip atskiras dokumentas paskelbtas agentūros svetainėje⁵.

1.3 Tolesni procedūros metu atliekami veiksmai

Šioje nuomonėje pateikti pasiūlyti Sąjungos reglamentų pakeitimai. Ši nuomonė skirta Europos Komisijai, kuri ja remiasi kaip techniniu dokumentu rengdama teisės akto pasiūlymą.

Sprendimą, kuriame bus pateiktos susijusios priimtinos laikymosi priemonės (AMC) ir rekomendacijos (GM), agentūra paskelbs, kai Komisija priims susijusias įgyvendinimo taisykles.

Pastaba: susijusio agentūros sprendimo, kuriame pateiktos AMC ir GM, projektą agentūra paskelbė atsakymo į pastabas dokumente Nr. 2012-06.

¹ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantis Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1) su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (ES) Nr. 6/2013 (OL L 4, 2013 1 9, p. 34).

² Agentūra privalo laikytis struktūrizuoto taisyklių rengimo proceso, kaip reikalaujama pagrindinio reglamento 52 straipsnio 1 dalyje. Tokį procesą – Taisyklių rengimo tvarką – nustatė agentūros valdančioji taryba. Žr. Valdančiosios tarybos sprendimą dėl agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių rengimo tvarka), EASA valdančiosios tarybos sprendimas Nr. 01-2012.

³ Pagal pagrindinį reglamentą ir taisyklių rengimo tvarkos 5 straipsnio 3 dalį bei 6 straipsnį; NPA pateiktas adresu <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Pateikta adresu <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Pateikta adresu <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

2 Paaiškinimas

2.1 Nagrinėtini klausimai

Techninio turinio apžvalga

Bėgant metams nustatyta, kad skrydžio įgulai nukreipus dėmesį nuo vykdomos užduoties ir užsiimant su aktualia skrydžio faze tiesiogiai nesusijusia veikla gali įvykti avarija arba incidentas. Tokia veikla gali būti su užduotimi nesusiję pokalbiai, keleivių salono įgulos narių kreipimasis neesminiais klausimais, su užduotimi nesusiję radijo ryšio skambučiai, viešieji pranešimai ir pan. Žinoma, klaidų tikimybė didėja, kai skrydžio įgula trikdoma arba kai jos dėmesys nukreipiamas nuo pagrindinių pareigų. Tokio trikdymo arba dėmesio blaškymo pasekmės gali būti nukrypimas nuo aukščio, nukrypimas nuo kurso, pažeidimai kilimo ir tūpimo kelyje ir kilimas arba tūpimas neišlaikant kliūčių perskridimo aukščio.

Atsižvelgiant į saugos riziką skrydžio įgula judant orlaiviui turi prireikus sugebėti sutelkti dėmesį į vykdomas pareigas netrikdoma ir neblaškoma, kad jos dėmesys nebūtų nukreiptas į su skrydžiu nesusijusius dalykus. Tai pasakytina pirmiausia apie saugos požiūriu kritines skrydžio fazes. Orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisyklės, susijusios priimtinos laikymosi priemonės (AMC) ir rekomendacijos (GM) jau galioja (Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012⁶) arba įsigalios artimiausiu metu (kai Komisija priims agentūros nuomonės Nr. 01/2012⁷ ir 02/2012⁸). Vis dėlto net tada į reguliavimo sistemą nebus įtraukti šie aspektai:

- a. **steriliosios pilotų kabinos** koncepcija;
- b. lėktuvų riedėjimas kaip **saugos požiūriu kritinės veiklos** fazė ir
- c. **riedėjimo procedūros**, kuriomis būtų galima didinti kilimo ir tūpimo takų saugą.

Tai, kad šiuos aspektus reikia apsvarstyti, trumpai aprašyta pirmiau ir išsamiau paaiškinta pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2012-06. Dabartines taisyklių rengimo užduotis agentūra apibendrindama pavadino „Steriliosios pilotų kabinos procedūros“. Vykdamas šias užduotis daugiausia dėmesio skiriama orlaivių naudojimui skrydžiams. Vienas iš svarbiausių tikslų yra didinti kilimo ir tūpimo takų saugą nustatant veiklos procedūras ir geriausią riedėjimo fazės patirtį, įskaitant steriliosios pilotų kabinos procedūras. Įgyvendinimo taisyklės, AMC ir GM pasiūlytos siekiant nurodyti elementus, į kuriuos turi atsižvelgti vežėjas nustatydamas su skrydžio, keleivių salono ir technine įgula susijusias procedūras, taikytinas šioms skrydžio fazėms:

- visoms kritinėms skrydžio fazėms (sraigtasparnių atveju joms pagal apibrėžtį priskiriamas riedėjimas);
- lėktuvų riedėjimui ir
- skrydžiui mažesniame nei 10 000 pėdų aukštyje virš išvykimo aerodromo pakilus ir atvykimo aerodromo prieš tūpiant, išskyrus kreiserinius skrydžius.

⁶ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

⁷ 2012 m. vasario 1 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 01/2012 dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomos orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisyklės („Orlaivių naudojimas – OPS (NCC ir NCO dalys)“). Šioje nuomonėje pateiktos su šia taisyklių rengimo veikla susijusi NCC dalis (nekomerciniai sudėtingų varikliu varomų orlaivių skrydžiai) ir NCO dalis (nekomerciniai kitų nei sudėtingų varikliu varomų orlaivių skrydžiai). Nuomonė pateikta adresu <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ 2012 m. balandžio 16 d. Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 02/2012 dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomos orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisyklės („Orlaivių naudojimas – OPS (SPO dalis)“). Šioje nuomonėje pateikta su šia taisyklių rengimo užduotimi susijusi SPO dalis (specializuoti skrydžiai). Pateikta adresu <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Riedėjimas kaip saugos požiūriu kritinė lėktuvų naudojimo veikla

Viena iš svarbiausių steriliosios pilotų kabinos procedūrų taisyklių rengimo užduočių buvo padaryti išvadą dėl lėktuvų riedėjimo „statuso“. Todėl pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2012-06 agentūra suinteresuotųjų šalių prašė atsakyti į šiuos klausimus:

Klausimas: ar lėktuvų riedėjimą reikėtų:

- a. laikyti saugos požiūriu kritine veikla, bet įgyvendinimo taisyklėse jo nereikėtų apibrėžti kaip kritinės skrydžio fazės,
- b. apibrėžti kaip kritinę skrydžio fazę, bet neapriboti keleivių salono įgulos narių veiklos (t. y. kaip dabar, kai keleivių salono įgula gali teikti paslaugas keleiviams) ar
- c. apibrėžti kaip kritinę skrydžio fazę, o keleivių salono įgulos veiklą apriboti, kad ji apimtų tik su sauga susijusias pareigas?

15 iš visų 25 pastabų pateikėjų aiškiai atsakė į užduotą klausimą. 12 iš šių 15 pastabų pateikėjų atsakydami į klausimą pirmenybę teikė atsakymui a (riedėjimas kaip saugos požiūriu kritinė veikla). Tai aiški į klausimą atsakiusių pastabų pateikėjų dauguma. Pagrįsdami nuomonę šie pastabų pateikėjai nepateikė daugiau papildomų argumentų, nei jau aptarta pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2012-06. Pažymėtina, kad atsakyme a aprašoma galimybė, kuria remiantis parengtas pasiūlytas teisės akto tekstas, pateiktas pranešime apie pasiūlytą pakeitimą

atsakymui b (riedėjimas kaip kritinė skrydžio fazė, per kurią salono įgulos veikla neribojama) pirmenybę teikė trys pastabų pateikėjai (dar vienas pastabų pateikėjas pritarė a ir b atsakymams). Pagrindiniai b atsakymą pasirinkusių pastabų pateikėjų nurodyti aspektai buvo šie:

- „Vykdant verslo atstovų ir labai svarbių asmenų skrydžius riedėjimo laikas ypač reikalingas, kad būtų galima pasirengti.“
- „Dideliuose orlaiviuose keleivių salono įgulos narių veiklos riboti nereikia. Laisvas keleivių salono įgulos judėjimas riedėjimo fazėje yra teigiamas įnašas į visą skrydžio saugą ir turi teigiamą poveikį keleiviams.“
- Pasirinkus šią galimybę, „pilotai galėtų susidaryti visiškai nuoseklų ir darnų vaizdą“.

Galiausiai, nė vienas iš pastabų pateikėjų neteikė pirmenybės atsakymui c (riedėjimas kaip kritinė skrydžio fazė, per kurią apribojama keleivių salono įgulos veikla).

Remdamasi gautais atsakymais agentūra padarė išvadą, kad, kaip siūlyta pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2012-06, lėktuvų riedėjimą reikėtų laikyti saugos požiūriu kritine veikla, bet jo nereikėtų apibrėžti kaip kritinės skrydžio fazės. Vis dėlto agentūra mano, kad neapribojus keleivių salono įgulos veiklos orlaiviui riedant galėtų kilti didesnė saugos rizika esantiesiems lėktuve, nes keleivių salono įgulos dėmesys gali būti nukreiptas nuo saugos požiūriu kritinės veiklos į kitas užduotis. Todėl agentūra ateityje gali surengti taisyklių rengimo užduotį, kad būtų galima apsvarstyti galimybę riedėjimo etape keleivių salono įgulos veiklą apriboti tik saugos požiūriu kritine veikla.

Saugos rekomendacijos

Per taisyklių rengimo proceso svarstymus agentūra privalo atsižvelgti į su taisyklių rengimo užduotimi susijusias saugos rekomendacijas. Atlikus 2008 m. rugpjūčio 20 d. Madrido Barachaso oro uoste įvykusios orlaivio „McDonnell Douglas DC-9-82“ avarijos tyrimą, pateiktos kelios saugos rekomendacijos. Su šia taisyklių rengimo užduotimi susijusios šios saugos rekomendacijos:

- a. SPAN-2011-021: rekomenduojama, kad Europos aviacijos saugos agentūra (EASA), atsižvelgdama į ICAO iniciatyvas, savo teisės aktuose pradėtų taikyti **kritinių skrydžio fazių koncepciją** ir apibrėžtų šių fazių metu priimtina veiklą.
- b. SPAN-2011-022: rekomenduojama, kad Europos aviacijos saugos agentūra (EASA) ir nacionalinės civilinės aviacijos institucijos, vertindamos orlaivių naudotojų mokymo programas užtikrintų, kad:
- būtų atkreipiamas dėmesys į **steriliosios pilotų kabinos koncepciją**;
 - būtų atkreipiamas dėmesys į nurodytos koncepcijos laikymosi svarbą, taip pat net į nedidelio trikdymo pasekmes; ir
 - į jas būtų įtraukti avarijų, per kurias svarbus veiksnys buvo steriliosios pilotų kabinos taisyklių nesilaikymas, pavyzdžiai.

Galima tvirtinti, kad kritinių skrydžio fazių koncepcija į esamas orlaivių naudojimo skrydžiams taisykles ir būsimas įgyvendinimo taisykles jau įtraukta, nes, pvz.:

- kritinių skrydžio fazių apibrėžtys pateiktos Komisijos reglamento (EB) Nr. 965/2012 I priede (terminų apibrėžtys) ir
- veiklos, laikomos priimtina per kritines skrydžio fazes, įgyvendinimo taisyklės pateiktos Komisijos reglamento (EB) Nr. 965/2012 ORO⁹ ir CAT¹⁰ ir numatytos NCC¹¹, NCO¹² ir SPO¹³ dalyse.

Vykdamas dabartines taisyklių rengimo užduotis į saugos rekomendacijas SPAN-2011-021 ir SPAN-2011-022 dar labiau atsižvelgiama šiomis priemonėmis:

- pateikiama termino „sterilioji pilotų kabina“ apibrėžtis;
- nustatomas santykis tarp steriliosios pilotų kabinos ir kritinių skrydžio fazių;
- riedėjimo etapas nustatomas kaip saugos požiūriu kritinė skrydžio veikla ir nustatomos riedėjimo procedūros;
- pateikiamos su steriliosios pilotų kabinos procedūromis susijusios įgulos narių mokymo AMC ir
- pateikiamos veiklos, laikomos priimtina ir nepriimtina steriliosios pilotų kabinos laikotarpiu, rekomendacijos.

2.2 Tikslai

Bendrieji EASA sistemos tikslai apibrėžti pagrindinio reglamento 2 straipsnyje. Šiuo pasiūlymu, kuriame nagrinėjami 2.1 skirsnyje nurodyti klausimai, bus prisidedama prie bendrųjų tikslų. Taigi konkretus šio pasiūlymo tikslas yra mažinti saugos riziką nustatant steriliosios pilotų kabinos ir riedėjimo procedūras.

2.3 Reguliavimo poveikio vertinimo santrauka

Reguliavimo poveikio vertinime (RPV)¹⁴ nustatytos šios galimybės:

- a. 0 galimybė: pagrindinė galimybė (niekas nekeičiama; rizika, nurodyta problemos analizėje, išlieka).

⁹ III priedo (ORO dalies) ORO.GEN.110 dalies f punktas.

¹⁰ IV priedo (CAT dalies) CAT.GEN.MPA.105 dalies a punkto 9 papunktis ir CAT.OP.MPA.210 dalies b punktas.

¹¹ Agentūros nuomonėje Nr. 01/2012 pateikto VI priedo (NCC dalies) NCC.GEN.105 dalies b punktas.

¹² Agentūros nuomonėje Nr. 01/2012 pateikto VII priedo (NCO dalies) NCO.GEN.105 dalies b punktas.

¹³ Agentūros nuomonėje Nr. 02/2012 pateikto VIII priedo (SPO dalies) SPO.GEN.105 dalies b punktas.

¹⁴ Išsami informacija apie RPV pateikta NPA Nr. 2012-06 C skirsnyje.

b. 1 galimybė: taisyklių nerengti, bet skatinti orlaivių naudotojus prireikus nustatyti procedūras.

c. 2 galimybė: rengti steriliosios pilotų kabinos procedūrų, taikytinų visoms kritinėms skrydžio fazėms, lėktuvų riedėjimui ir skrydžiui mažesniame nei 10 000 pėdų aukštyje, išskyrus kreiserinius skrydžius, taisykles ir prireikus iš dalies pakeisti įgyvendinimo taisykles, AMC ir GM.

Lėktuvų riedėjimas laikomas saugos požiūriu kritine veikla, bet neapibrėžiamas kaip kritinė skrydžio fazė.

d. 3 galimybė: rengti steriliosios pilotų kabinos procedūrų, taikytinų visoms kritinėms skrydžio fazėms ir skrydžiui mažesniame nei 10 000 pėdų aukštyje, išskyrus kreiserinius skrydžius, taisykles ir prireikus iš dalies pakeisti įgyvendinimo taisykles, AMC ir GM.

Lėktuvų riedėjimas apibrėžiamas kaip kritinė skrydžio fazė.

Svarbiausias reguliavimo poveikio vertinime nustatytas poveikis yra poveikis saugai, ekonominis poveikis ir poveikis teisės aktų derinimui. Atlikus RPV padaryta išvada, kad pirmenybė teiktina 2 galimybei. Pagrindinė priežastis – pasirinkus šią galimybę galima labai sumažinti saugos riziką darant pagrįstą poveikį sąnaudoms. Numatoma, kad 3 galimybės sąnaudos būtų daug didesnės už 2 galimybės sąnaudas, nes riedėjimą reikia papildomai nustatyti kaip kritinę skrydžio fazę, o saugos rizika sumažėtų tik šiek tiek mažiau. Be to, 2 galimybė, kitaip nei 0 ir 1 galimybės, nenukrypsta nuo tarptautiniu lygmeniu pripažintų vadovų ir veiksmų planų¹⁵. Vis dėlto pažymėtina, kad 2 galimybė nėra visiškai suderinta su JAV reglamentu¹⁶.

2.4 Suinteresuotosioms šalims rūpintys klausimai

Kaip minėta, pasibaigus pastabų dėl NPA Nr. 2012-06 teikimo laikotarpiui agentūra iš suinteresuotųjų šalių gavo 134 pastabas. Pastabų teikėjai pateikė keletą labai vertingų pasiūlymų dėl pasiūlytų AMC ir GM pakeitimų. Vis dėlto teksto labai keisti nereikėjo. Įgyvendinimo taisykles pasiūlyta keisti tik labai nedaug. Išsamus pakeitimų aprašas pateiktas atsakymo į pastabas dokumente Nr. 2012-06.

Paskelbus CRD Nr. 2012-06, pastabų pateikėjai galėjo du mėnesius teikti atsiliepimus dėl jame pateiktų pakeitimų. Agentūra iš viso gavo penkis atsiliepimus. Vis dėlto pasiūlymų keisti įgyvendinimo taisyklių tekstą nepateikta.

2.5 Pasiūlytų pakeitimų apžvalga

Taisyklių rengimo pasiūlymas Nr. 1. Vykdydama dabartinę su pilotų kabinos procedūromis susijusių taisyklių rengimo užduotį agentūra atsižvelgė į taisyklių rengimo pasiūlymą, kurį jai pateikė Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) skrydžių vykdymo procedūrų valdymo grupė (OPSG), į ICAO dokumentą Nr. 9870, Europos įsibrovimo į kilimo ir tūpimo taką prevencijos veiksmų planą ir į JAV steriliosios pilotų kabinos procedūrų reglamentą. Siekdama užkirsti kelią nesusipratimams dėl termino „sterilioji pilotų kabina“¹⁷ agentūra nusprendė, kad reikia pateikti šio termino apibrėžtį. Agentūra siūlo į Orlaivių naudojimo skrydžiams reglamento I priede („Apibrėžtys“) pateiktas įgyvendinimo taisykles įtraukti tokią apibrėžtį:

¹⁵ Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentas Nr. 9870 (AN/463), „Įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką prevencijos vadovas“, pirmasis leidimas, 2007 m., ir Europos įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką prevencijos veiksmų planas, 2.0 leidimas. Pateikta adresu <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ JAV federalinių teisės aktų kodekso 121 dalies 121.542 punkte ir 135 dalies 14 antraštinės dalies 135.100 punkte nustatytos skrydžio įgulos narių pareigos. FAA nustatė „steriliosios pilotų kabinos taisyklę“, kurioje riedėjimas apibrėžtas ne kaip saugos požiūriu kritinė veikla, bet kaip kritinė skrydžio fazė.

¹⁷ Siekiant išlaikyti nuoseklumą su Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 vartojamu terminu, įgyvendinimo taisyklėms, AMC ir rekomendacijoms iš dalies keisti pasiūlytame tekste vietoj termino „sterilioji pilotų kabina“ vartojamas terminas „sterilusis skrydžio įgulos salonas“.

„sterilūs skrydžio įgulos salonas – kiekvienas laikotarpis, kuriuo skrydžio įgulos nariai netrikdomi ir neblaškomi, išskyrus kritiniais, su saugiu orlaivio naudojimu arba jame esančiųjų sauga susijusiais klausimais;“

Šios apibrėžties formuluotė panaši į ICAO dokumente Nr. 9870 ir Europos veiksmų plane pasiūlytą formuluotę. Skirtumas tik toks, kad pridėti žodžių junginiai „neblaškomi“ ir „arba jame esančiųjų sauga“. Šie pakeitimai padaryti remiantis peržiūros proceso metu pateiktais pasiūlymais.

Taisyklių rengimo pasiūlymas Nr. 2. Reikia ne tik apibrėžti terminą „sterilioji pilotų kabina“, bet ir nustatyti procedūras. Agentūra priėjo prie išvados, kad geriausiai jas gali nustatyti patys vežėjai. Todėl siūloma iš dalies pakeisti ORO dalį, būtent įgyvendinimo taisyklių ORO.GEN.110 dalies f punktą, nustatant reikalavimą, kad vežėjai nustatytų procedūras, kuriomis būtų atsižvelgiama į steriliosios pilotų kabinos koncepciją.

Taisyklių rengimo pasiūlymas Nr. 3. Agentūros nuomone, į įgyvendinimo taisyklės reikia įtraukti orlaivių riedėjimo procedūras. Agentūra priėjo prie išvados, kad nustatyti tokias procedūras siekiant užtikrinti saugų naudojimą, taip pat padidinti kilimo ir tūpimo takų saugą, turėtų būti įpareigotas vežėjas. Todėl tokią taisyklę pasiūlyta įtraukti į CAT, NCC ir SPO dalis (atitinkamai (CAT.GEN.MPA.125, NCC.GEN.120 ir SPO.GEN.120 dalis). Agentūra mano, kad tokios taisyklės NCO dalyje nereikia, nes būtų pernelyg griežtai reguliuojamas nekomercinių kitų nei sudėtingų varikliu varomų orlaivių riedėjimas¹⁸.

2013 m. birželio 10 d., Kelnas

P. GOUDOU
Vykdomasis direktorius
(Parašas)

¹⁸ Nors NCO dalies įgyvendinimo taisyklių nepasiūlyta, agentūra mano, kad reikėtų parengti NCO dalies lėktuvų riedėjimo rekomendacijas. Jos bus pateiktos vykdomojo direktoriaus sprendime, kurį agentūra paskelbs, kai Komisija priims susijusias įgyvendinimo taisykles. Rekomendacijų teksto projektas pateiktas atsakymo į pastabas dokumente Nr. 2012-06.

3 Susiję dokumentai

3.1 Susiję reglamentai

2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

3.2 Susiję sprendimai

3.3 ai

2012 m. spalio 24 d. agentūros vykdomojo direktoriaus sprendimas Nr. 2012/017/R dėl 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, priimtinių laikymosi priemonių ir rekomendacijų („ORO dalies priimtinos laikymosi priemonės ir rekomendacijos“). Galima rasti adresu <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

2012 m. spalio 24 d. agentūros vykdomojo direktoriaus sprendimas Nr. 2012/018/R dėl 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, priimtinių laikymosi priemonių ir rekomendacijų („CAT dalies priimtinos laikymosi priemonės ir rekomendacijos“). Galima rasti adresu <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.