



Postupy pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru

SOUVISEJÍCÍ NPA/CRD: 2012-06 – RMT.0416 (OPS.009 PÍSM. A)) A RMT.0417 (OPS.009 PÍSM. B)) —
10/06/2013

SHRNUTÍ

Toto stanovisko se zabývá bezpečnostní otázkou, která se týká postupů v pilotním prostoru. Při vypracování tohoto návrhu byla posouzena bezpečnostní doporučení spojená s uvedenou otázkou.

Specifickým cílem tohoto stanoviska je zmírnit rizika spojená s chybami, k nimž dochází v důsledku rušivých vlivů nebo rozptylování letové posádky během fází letu, ve kterých musí být letová posádka schopna se soustředit na své povinnosti.

Toto stanovisko navrhuje zavést koncept nerušeného prostředí v pilotním prostoru, považovat fázi pojíždění letounů za činnost kriticky související s bezpečností a zavést postupy pro pojíždění, které zvýší bezpečnost drah.

Očekává se, že navrhované změny zvýší bezpečnost během kritických fází letu (což u vrtulníků již z definice zahrnuje i pojíždění), při pojíždění letounů a při letech ve výškách do 10 000 ft s výjimkou cestovní fáze letu. Je zajištěn soulad navrhovaných změn s požadavky organizace ICAO.

	Použití	Plán procesu	
Dotčená nařízení a rozhodnutí:	Nařízení Komise (EU) č. 965/2012, rozhodnutí 2012/017/R a rozhodnutí 2012/018/R	Koncepční dokument:	Ne
		Zadání:	12/09/2011
		Skupina pro předpisovou činnost:	Ano
		Typ posouzení dopadu regulace:	Zjednodušený
		Odborná konzultace během vypracovávání NPA:	Ne
		Datum zveřejnění NPA:	11/07/2012
		Trvání konzultací k NPA:	3 měsíce
		Revizní skupina:	Ne
		Datum zveřejnění CRD:	13/02/2013
Dotčené zainteresované strany:	Provozovatelé	Revizní skupina:	Ne
Podnět/původ:	Bezpečnost	Cílená konzultace:	Ne
Odkaz:	Není k dispozici	Datum zveřejnění rozhodnutí:	3. čtvrtletí 2015

Obsah

1	Informace o postupech	3
1.1	Postup při vypracovávání předpisů	3
1.2	Struktura stanoviska a související dokumenty	3
1.3	Další kroky v rámci daného postupu	3
2	Vysvětlivky	4
2.1	Otázky, které mají být řešeny	4
2.2	Cíle	6
2.3	Shrnutí posouzení dopadů regulace	6
2.4	Obavy zainteresovaných stran	7
2.5	Přehled navrhovaných změn	7
3	Odkazy	9
3.1	Dotčená nařízení	9
3.2	Dotčená rozhodnutí	9

1 Informace o postupech

1.1 Postup při vypracovávání předpisů

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) vypracovala toto stanovisko v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 (dále jen „základní nařízení“)¹ a s postupem pro předpisovou činnost².

Tato předpisová činnost je zařazena do programu předpisové činnosti agentury na období 2012–2015 pod číslem RMT.0416 (OPS.009 písm. a)) a RMT.0417 (OPS.009 písm. b)). Oblast působnosti a časový harmonogram tohoto úkolu byly vymezeny v souvisejícím zadání (viz plán procesu na titulní straně).

Návrh znění tohoto stanoviska vypracovala agentura s pomocí skupiny pro předpisovou činnost RMT.0416 (OPS.009 písm. a)) a RMT.0417 (OPS.009 písm. b)). Prostřednictvím oznámení o navrhované změně (NPA) 2012-06³ byly konzultovány všechny zainteresované strany. Bylo obdrženo 134 připomínek od zainteresovaných stran včetně leteckého odvětví a vnitrostátních leteckých úřadů.

Agentura se obdrženými připomínkami k NPA zabývala a odpověděla na ně. Obdržené připomínky a odpovědi agentury jsou zdokumentovány v dokumentu připomínek a odpovědí (CRD) 2012-06⁴.

Konečné znění tohoto stanoviska (tj. vysvětlivky a návrh nařízení) vypracovala agentura.

Všechny hlavní mezníky této předpisové činnosti jsou shrnuty v plánu procesu na titulní straně.

1.2 Struktura stanoviska a související dokumenty

Kapitola 1 tohoto stanoviska obsahuje informace o postupech souvisejících s tímto úkolem. Kapitola 2 „Vysvětlivky“ objasňuje hlavní technický obsah včetně cílů, shrnuje posouzení dopadů regulace, které je uvedeno v NPA, informuje o obavách zainteresovaných stran a poskytuje přehled navrhovaných změn. Kapitola 3 obsahuje odkazy. Návrh znění předpisu předložený agenturou je zveřejněn na internetových stránkách agentury⁵ jako samostatný dokument.

1.3 Další kroky v rámci daného postupu

Toto stanovisko obsahuje navrhované změny nařízení Unie. Stanovisko je určeno Evropské komisi, která ho využije jako odborný podklad pro přípravu legislativního návrhu.

Rozhodnutí obsahující související přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) zveřejní agentura, jakmile Komise přijme související prováděcí pravidla.

Agentura v rámci CRD 2012-06 zveřejnila pro informaci návrh znění souvisejícího rozhodnutí agentury obsahující AMC a GM.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1), naposledy pozměněné nařízením Komise (EU) č. 6/2013 (Úř. věst. L 4, 9.1.2013, s. 34).

² Agentura je povinna postupovat v souladu se strukturovaným procesem předpisové činnosti stanoveným v čl. 52 odst. 1 základního nařízení. Tento proces byl schválen správní radou agentury a označuje se jako „postup pro předpisovou činnost“. Viz: rozhodnutí správní rady o postupu, který má agentura uplatňovat při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu (postup pro předpisovou činnost), rozhodnutí správní rady agentury EASA č. 01–2012.

³ V souladu s článkem 52 základního nařízení a čl. 5 odst. 3 a článkem 6 postupu pro předpisovou činnost; NPA je k dispozici na adrese <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ K dispozici na adrese <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ K dispozici na adrese <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

2 Vysvětlivky

2.1 Otázky, které mají být řešeny

Přehled technického obsahu

V průběhu let bylo zjištěno, že může dojít k nehodě nebo incidentu, jestliže letová posádka nevěnuje náležitou pozornost svým úkolům a zabývá se činnostmi, které přímo nesouvisí s danou fází letu. Takovými činnostmi jsou rozhovory na odtažitá témata, návštěvy palubních průvodčích v nepodstatných záležitostech, radiokomunikace netýkající se letu, oznámení určená veřejnosti atd. Je-li letová posádka rušena nebo odváděna od svých hlavních povinností, nepochybně se tím zvyšuje možnost chyby. V důsledku takového rušení nebo rozptylování může dojít například k odchylkám od nadmořské výšky, odchýlení od trasy letu, vyjetí z dráhy a vzletům nebo přistáním bez povolení.

Vzhledem k bezpečnostnímu riziku musí být letová posádka, kdykoli je to během pohybu letadla nezbytné, schopna se soustředit na své povinnosti, aniž by byla rušena nebo rozptylována záležitostmi, které s letem nesouvisí. To platí zvláště ve fázích letu kriticky souvisejících s bezpečností. Prováděcí pravidla a související přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) pro letový provoz již nabyly platnosti (nařízení Komise (EU) č. 965/2012⁶) nebo vstoupí v platnost v dohledné době (jakmile Komise schválí stanoviska agentury č. 01/2012⁷ a č. 02/2012⁸). Ani poté však nebude regulační rámec obsahovat tyto prvky:

- a. koncept **nerušeného prostředí v pilotním prostoru**;
- b. fáze pojiždění letounů jako **činnost kriticky související s bezpečností** a
- c. **postupy pro pojiždění** s cílem zvýšit bezpečnost drah.

Potřeba zvážení těchto prvků je stručně popsána výše a podrobně vysvětlena v NPA 2012-06. Tyto úkoly předpisové činnosti shrnula agentura pod názvem „postupy pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru“. Tyto úkoly jsou zaměřeny na letový provoz. Jedním z významných cílů je zvýšit bezpečnost drah zavedením provozních postupů a osvědčených postupů pro fázi pojiždění, včetně postupů pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru. Navrhují se prováděcí pravidla, AMC a GM s cílem vymezit prvky, které by měl vzít v úvahu provozovatel při zavádění svých postupů týkajících se letové posádky, palubních průvodčích a technické posádky v těchto fázích letu:

- všechny kritické fáze letu (což u vrtulníků již z definice zahrnuje i pojiždění),
- během pojiždění letounů a
- ve výškách do 10 000 ft nad letištěm odletu po vzletu a nad letištěm určení před přistáním, s výjimkou cestovní fáze letu.

⁶ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁷ Stanovisko č. 01/2012 Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 1. února 2012 k nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro letový provoz „Letový provoz – OPS (část NCC a část NCO)“. Toto stanovisko obsahuje část NCC (neobchodní lety se složitými motorovými letadly) a část NCO (neobchodní lety s jinými než složitými motorovými letadly), které se vztahují ke stávající předpisové činnosti. Je k dispozici na adrese <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Stanovisko č. 02/2012 Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 16. dubna 2012 k nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro letový provoz „Letový provoz – OPS (část SPO)“. Toto stanovisko obsahuje část SPO (zvláštní lety), která se vztahují ke stávající předpisové činnosti. Je k dispozici na adrese <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Pojíždění jako činnost kriticky související s bezpečností při provozu letounů

Jedním z důležitých prvků úkolů předpisové činnosti týkající se postupů pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru bylo dospět k závěru ohledně toho, jaký je „status“ pojíždění letounů. Agentura proto v NPA 2012-06 požádala zainteresované strany o odpověď na tuto otázku:

Otázka: Mělo by být pojíždění letounů:

- a. považováno za činnost kriticky související s bezpečností, avšak nemělo by být v prováděcích pravidlech definováno jako kritická fáze letu;
- b. definováno jako kritická fáze letu bez omezení činností palubních průvodčích (tj. palubní průvodčí by od nynějška mohli poskytovat služby cestujícím); nebo
- c. definováno jako kritická fáze letu, kdy se činnost palubních průvodčích omezí pouze na výkon povinností souvisejících s bezpečností?

Na položenou otázku výslovně odpovědělo 15 z celkového počtu 25 přispěvatelů. 12 z těchto 15 přispěvatelů ve své odpovědi na tuto otázku dalo přednost odpovědi „a“ („pojíždění jako činnost kriticky související s bezpečností“). To představuje jasnou většinu přispěvatelů, kteří na tuto otázku odpověděli. Kromě důvodů diskutovaných v NPA 2012-06 neuvedli tito přispěvatelé na podporu svého stanoviska žádné další důvody. Je třeba poznamenat, že odpověď „a“ popisuje možnost, ze které vycházelo i znění právního předpisu navržené v NPA.

Odpověď „b“ („pojíždění jako kritická fáze letu bez omezení činností palubních průvodčích“) upřednostnili tři přispěvatelé (a jeden přispěvatel, který vyslovil souhlas s odpovědí „a“ i „b“). Přispěvatelé, kteří se přikláněli k odpovědi „b“, poukázali hlavně na tyto aspekty:

- „Při podnikových letech a VIP letech je přímo nezbytné využít dobu pojíždění na přípravu.“
- „Na palubě velkých letadel nelze omezovat činnost palubních průvodčích. Volný pohyb palubních průvodčích během fáze pojíždění pozitivně přispívá k bezpečnosti celého letu a má kladný vliv na cestující.“
- Tato možnost „by poskytla pilotům zcela odpovídající a ucelenou představu o situaci“.

A konečně k odpovědi „c“ („pojíždění jako kritická fáze letu s omezením činností palubních průvodčích“) se nepřiklonil žádný z přispěvatelů.

Na základě obdržených odpovědí agentura dospěla k závěru, že – jak bylo navrženo v NPA 2012-06 – pojíždění letounů by mělo být považováno za činnost kriticky související s bezpečností, avšak nemělo by být definováno jako kritická fáze letu. Agentura je nicméně toho názoru, že pokud by palubní průvodčí během pojíždění nebyli nijak omezeni, mohlo by to vést k většímu bezpečnostnímu riziku pro osoby na palubě letounu, protože plnění jiných úkolů by mohlo odvádět palubní průvodčí od činností kriticky souvisejících s bezpečností. Agentura by proto mohla v budoucnu iniciovat úkol předpisové činnosti s cílem zvážit omezení činností palubních průvodčích během pojíždění na činnosti kriticky související s bezpečností.

Bezpečnostní doporučení

U každého úkolu předpisové činnosti je agentura povinna se v rámci procesu předpisové činnosti zabývat bezpečnostními doporučeními. Vyšetřování nehody letadla McDonnell Douglas DC-9-82 na madridském letišti Barajas, k níž došlo 20. srpna 2008, vedlo k několika bezpečnostním doporučením. Se stávajícími úkoly předpisové činnosti jsou spojena tato bezpečnostní doporučení:

- a. SPAN-2011-021: Doporučuje se, aby Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) v souladu s iniciativami organizace ICAO zavedla ve svých nařízeních **koncept kritických fází letu** a vymezila činnosti, které jsou v těchto fázích letu přijatelné.
- b. SPAN-2011-022: Doporučuje se, aby Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) a vnitrostátní úřady pro civilní letectví při hodnocení výcvikových programů pro provozovatele zajistily, že:
- je kladen důraz na **koncept nerušeného prostředí v pilotním prostoru**,
 - je zdůrazněna důležitost dodržování uvedeného konceptu spolu s důsledky sebemenších rušivých vlivů a
 - jsou uváděny příklady a nehody, kdy bylo důležitým faktorem nedodržení nařízení týkajících se nerušeného prostředí v pilotním prostoru.

Lze říci, že „koncept kritických fází letu“ je již zakotven ve stávajících pravidlech letového provozu a také v budoucích prováděcích pravidlech, například:

- definice „kritických fází letu“ stanoví příloha I (Definice) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a
- prováděcí pravidla pro činnosti, které jsou v kritických fázích letu považovány za přijatelné, jsou stanovena v části ORO⁹ a v části CAT¹⁰ nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a předpokládá se jejich začlenění i do části NCC¹¹, části NCO¹² a části SPO¹³.

Stávající úkoly předpisové činnosti se bezpečnostními doporučeními SPAN-2011-021 a SPAN-2011-022 zabývají ještě podrobněji, a to prostřednictvím těchto opatření:

- zavedení definice „nerušeného prostředí v pilotním prostoru“,
- stanovení vztahu mezi „nerušeným prostředím v pilotním prostoru“ a „kritickými fázemi letu“,
- stanovení fáze pojiždění jako činnosti kriticky související s bezpečností letu a zavedení postupů pro pojiždění,
- vytvoření AMC pro výcvik členů posádky týkající se postupů zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru a
- vytvoření GM k činnostem, které jsou považovány za přijatelné a za nepřijatelné v době nerušeného prostředí v pilotním prostoru.

2.2 Cíle

Celkové cíle systému agentury EASA jsou stanoveny v článku 2 základního nařízení. Tento návrh přispěje k celkovým cílům tím, že se zabývá otázkami uvedenými v oddíle 2.1. Specifickým cílem tohoto návrhu proto je zmírnit bezpečnostní riziko zavedením postupů pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru a postupů pro pojiždění.

2.3 Shrnutí posouzení dopadů regulace

V posouzení dopadů regulace (RIA)¹⁴ byly vymezeny tyto možnosti:

⁹ Čl. ORO.GEN.110 písm. f) přílohy III (část ORO).

¹⁰ Čl. CAT.GEN.MPA.105 písm. a) bod 9 a čl. CAT.OP.MPA.210 písm. b) přílohy IV (část CAT).

¹¹ Čl. NCC.GEN.105 písm. b) přílohy VI (část NCC) stanoviska agentury č. 01/2012.

¹² Čl. NCO.GEN.105 písm. b) přílohy VII (část NCO) stanoviska agentury č. 01/2012.

¹³ Čl. SPO.GEN.105 písm. b) přílohy VIII (část SPO) stanoviska agentury č. 02/2012.

¹⁴ Podrobnější informace o posouzení dopadů regulace naleznete v oddíle C dokumentu NPA 2012-06.

- a. Možnost 0: výchozí možnost (beze změn, rizika zůstávají stejná, jak je vymezeno v analýze problému).
- b. Možnost 1: nevytvořit předpis, ale vyzvat provozovatele ke stanovení postupů podle potřeby.
- c. Možnost 2: vytvořit předpis, který stanoví postupy pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru ve všech kritických fázích letu, při pojíždění letounů a při letu ve výškách do 10 000 ft s výjimkou cestovní fáze letu, a to prostřednictvím příslušných změn prováděcích pravidel, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu.
Pojíždění letounů je považováno za činnost kriticky související s bezpečností, není však definováno jako kritická fáze letu.
- d. Možnost 3: vytvořit předpis, který stanoví postupy pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru ve všech kritických fázích letu a při letu ve výškách do 10 000 ft s výjimkou cestovní fáze letu, a to prostřednictvím příslušných změn prováděcích pravidel, přijatelných způsobů průkazu a případně i poradenského materiálu.
Pojíždění letounů je definováno jako kritická fáze letu.

Nejdůležitějšími dopady, které byly při posouzení dopadů regulace zjištěny u každé z uvedených možností, jsou dopad týkající se bezpečnosti, hospodářský dopad a dopad z hlediska harmonizace. V rámci posouzení dopadů regulace se dospělo k závěru, že upřednostňovanou možností je možnost 2. Hlavním důvodem je to, že tato možnost vede k výraznému snížení bezpečnostního rizika s přiměřeným dopadem na náklady. U možnosti 3 lze očekávat, že náklady by byly výrazně vyšší než u možnosti 2, a to v důsledku dodatečné zátěže vyplývající z definování pojíždění jako kritické fáze letu, zatímco bezpečnostní riziko by se snížilo jen o málo více. Možnost 2 se kromě toho na rozdíl od možností 0 a 1 neodchyluje od mezinárodně uznávaných příruček a akčních plánů¹⁵. Je však třeba poznamenat, že možnost 2 znamená, že nebude dosaženo plné harmonizace s příslušným nařízením USA¹⁶.

2.4 Obavy zainteresovaných stran

Jak je uvedeno výše, po uplynutí období vyhrazeného pro připomínky k NPA 2012-06 obdržela agentura 134 připomínek od zainteresovaných stran. Příspěvatelé předložili některé velmi cenné návrhy na změny v navrhovaných přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu. Žádné větší přepracování textu však nebylo nutné. Pokud jde o prováděcí pravidla, byly navrženy pouze menší změny. Podrobný popis změn je uveden v CRD 2012-06.

Po zveřejnění CRD 2012-06 měli příspěvatelé dvouměsíční lhůtu na to, aby reagovali na změny začleněné do CRD. Celkově agentura obdržela pět reakcí. Nevyskytly se však žádné návrhy na úpravu znění prováděcích pravidel.

2.5 Přehled navrhovaných změn

Návrh v oblasti předpisové činnosti č. 1: V rámci stávající předpisové činnosti týkající se postupů pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru vzala agentura v úvahu návrh v oblasti předpisové činnosti, který agentuře předložila „řídící skupina pro provozní postupy“ (OPSG) Sdružených leteckých úřadů (JAA), dokument organizace ICAO č. 9870, evropský akční plán pro předcházení narušení provozu na rozjezdové a přistávací dráze a nařízení USA o postupech pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru. S cílem vyhnout se

¹⁵ Dokument Mezinárodní organizace pro civilní letectví č. 9870 (AN/463) „Příručka pro předcházení narušení provozu na rozjezdové a přistávací dráze“, první vydání, 2007 a evropský akční plán pro předcházení narušení provozu na rozjezdové a přistávací dráze, vydání 2.0. Tyto dokumenty jsou k dispozici na adrese <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Povinnosti členů letové posádky, jak je předepisuje odstavec 121.542 části 121 a odstavec 135.000 části 135 hlavy 14 Sbírkou federálních zákonů USA. Federální úřad pro letectví stanovil „pravidlo pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru“, přičemž definoval pojíždění jako kritickou fázi letu, nikoli jako činnost kriticky související s bezpečností.

jakýmkoli nedorozuměním, pokud jde o termín „nerušené prostředí v pilotním prostoru“¹⁷, agentura rozhodla, že je zapotřebí tento termín definovat. Agentura navrhuje, aby byla do prováděcích pravidel v příloze I (Definice) nařízení o letovém provozu začleněna tato definice:

„nerušeným prostředím v pilotním prostoru“ [se rozumí] každý časový úsek, kdy členové letové posádky nejsou rušeni nebo rozptylováni, s výjimkou záležitostí kriticky souvisejících s bezpečným provozem letadla nebo s bezpečností osob na palubě“.

Znění této definice je podobné definici navržené v dokumentu organizace ICAO č. 9870 a v evropském akčním plánu. Jediný rozdíl spočívá v tom, že byly přidány výrazy „nebo rozptylováni“ a „nebo s bezpečností osob na palubě“. Tyto změny vycházejí z návrhů, které zazněly během procesu přezkoumání.

Návrh v oblasti předpisové činnosti č. 2: Kromě definice nerušeného prostředí v pilotním prostoru musí být rovněž stanoveny příslušné postupy. Agentura dospěla k závěru, že nejzpůsobivější k tomu jsou samotní provozovatelé. Proto se navrhuje změnit část ORO, konkrétně čl. ORO.GEN.110 písm. f) prováděcích pravidel začleněním požadavku, aby provozovatelé zavedli postupy pro dodržení konceptu nerušeného prostředí v pilotním prostoru.

Návrh v oblasti předpisové činnosti č. 3: Agentura považovala za potřebné zabývat se v rámci prováděcích pravidel postupy pro pojíždění letadel. Agentura dospěla k závěru, že zavést takovéto postupy k zajištění bezpečného provozu a ke zvýšení bezpečnosti dráhy by mělo být povinností provozovatele. Proto se navrhuje stanovit takové pravidlo v části CAT (v článku CAT.GEN.MPA.125), v části NCC (v článku NCC.GEN.120) a v části SPO (v článku SPO.GEN.120). Agentura je toho názoru, že v části NCO není takové pravidlo nutné, protože by to znamenalo nadměrnou regulaci pojíždění při neobchodních letech s jinými než složitými motorovými letadly¹⁸.

V Kolíně nad Rýnem dne 10. června 2013.

P. GOUDOU
výkonný ředitel
(podpis)

¹⁷ V navrhovaném textu pro změnu prováděcích pravidel, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu není pro termín „nerušené prostředí v pilotním prostoru“ použito anglického výrazu „sterile flight crew compartment“, nýbrž „sterile flight deck“, s cílem zajistit shodu s termínem použitým v nařízení Komise (EU) č. 965/2012.

¹⁸ Ačkoliv se nenavrhuje zavést příslušné prováděcí pravidlo v části NCO, agentura je toho názoru, že by měl být vytvořen a zaveden poradenský materiál pro pojíždění letounů, na něž se část NCO vztahuje. Stane se tak formou rozhodnutí výkonného ředitele, které agentura zveřejní, jakmile Komise přijme související prováděcí pravidla. Navrhované znění poradenského materiálu je uvedeno v CRD 2012-06.

3 Odkazy

3.1 Dotčená nařízení

Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

3.2 Dotčená rozhodnutí

Rozhodnutí 2012/017/R výkonného ředitele agentury ze dne 24. října 2012 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008; „Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k části ORO“. K dispozici na adrese <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Rozhodnutí 2012/018/R výkonného ředitele agentury ze dne 24. října 2012 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008; „Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k části CAT“. K dispozici na adrese <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.