



Procedurer for sterilt cockpit

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

KORT SAMMENFATNING

Denne udtalelse behandler et sikkerhedsspørgsmål vedrørende cockpitprocedurer. Sikkerhedsanbefalingerne i forbindelse med dette spørgsmål blev vurderet under udarbejdelsen af dette forslag.

Det specifikke formål med denne udtalelse er at mindske risiciene i forbindelse med fejl på grund af forstyrrelse eller distraktion af flyvebesætningen under faser af flyvningen, hvor besætningen skal kunne fokusere på sine opgaver.

I udtalelsen foreslås det at indføre begrebet sterilt cockpit, at betragte flyvemaskinernes taxifase som en sikkerhedskritisk aktivitet og at indføre procedurer for taxiing for at øge banesikkerheden.

De foreslåede ændringer ventes at øge sikkerheden under flyvningens kritiske faser (for helikoptere omfatter dette pr. definition taxiing), for flyvemaskiner under taxiing og for flyvninger under 10 000 fod undtagen marchflyvning. Med de foreslåede ændringer sikres overholdelse af ICAO's krav.

Anvendelse		Oversigt over processen	
Berørte forordninger og afgørelser	Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012, afgørelse 2012/017/R og afgørelse 2012/018/R	Oplæg:	Nej
		Kommissorium:	12.9.2011
		Regelfastsættelsesgruppe:	Ja
		RIA-type:	Let
		Teknisk høring under udkast til NPA:	Nej
		Offentliggørelsesdato for NPA:	11.7.2012
		Varighed af NPA-høringen:	3 måneder
		Undersøgelingsgruppe:	Nej
Berørte interessenter:	Luftfartsforetagender	Offentliggørelsesdato for CRD:	13.2.2013
Driver/oprindelse:	Sikkerhed	Undersøgelingsgruppe:	Nej
Reference:	Ikke relevant	Fokuseret høring:	Nej
		Offentliggørelsesdato for afgørelsen:	2015/3. kvartal

Indholdsfortegnelse

1	Information vedrørende procedurer.....	3
1.1	Regelfastsættelsesproceduren.....	3
1.2	Opbygningen af udtalelsen og relaterede dokumenter.....	3
1.3	De næste trin i proceduren.....	3
2	Forklarende note.....	4
2.1	Spørgsmål, der skal behandles.....	4
2.2	Formål.....	6
2.3	Sammendrag af konsekvensanalysen af lovgivningen.....	6
2.4	Interessenternes bekymringer.....	7
2.5	Oversigt over de foreslåede ændringer.....	7
3	Referencer.....	9
3.1	Berørte forordninger.....	9
3.2	Berørte afgørelser.....	9

1 Information vedrørende procedurer

1.1 Regelfastsættelsesproceduren

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") udarbejdede denne udtalelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 (i det følgende benævnt "grundforordningen")¹ og regelfastsættelsesproceduren².

Denne regelfastsættelse er inkluderet i agenturets regelfastsættelsesprogram for 2012-2015 i henhold til RMT.0416 (OPS.009(a)) og RMT.0417 (OPS.009(b)). Omfang og tidsplan for opgaven blev defineret i det tilhørende kommissorium (jf. oversigten over processen på titelbladet).

Udkastet til udtalelsen er udarbejdet af agenturet med bistand fra regelfastsættelsesgruppen RMT.0416 (OPS.009(a)) og RMT.0417 (OPS.009(b)). Alle berørte parter blev hørt gennem Notice of Proposed Amendment (NPA) 2012-06³. Der indkom 134 bemærkninger fra interesserede parter, bl.a. industrien og de nationale luftfartsmyndigheder.

Agenturet har behandlet og svaret på de indkomne bemærkninger til NPA. Dokumentation for indkomne bemærkninger og agenturets svar findes i dokumentet med bemærkninger og svar (CRD) 2012-06⁴.

Den endelige tekst til denne udtalelse (dvs. forklarende note og udkast til forordning) er udarbejdet af agenturet.

Oversigten over procesforløbet på titelbladet opsummerer de vigtigste milepæle i disse regelfastsættelsesaktiviteter.

1.2 Opbygningen af udtalelsen og relaterede dokumenter

Kapitel 1 i udtalelsen indeholder information vedrørende procedurer i forbindelse med denne opgave. Kapitel 2 "Forklarende note" indeholder en forklaring på det vigtigste tekniske indhold, bl.a. formål, et sammendrag af konsekvensanalysen af lovgivningen i NPA, oplysninger om interessenternes bekymringer og en oversigt over foreslåede ændringer. Kapitel 3 indeholder referencer. Udkastet til agenturets forslag til regeltekst offentliggøres som et separat dokument på agenturets websted⁵.

1.3 De næste trin i proceduren

Udtalelsen indeholder foreslåede ændringer til EU's forordninger. Udtalelsen er rettet til Europa-Kommissionen, som bruger den som et teknisk grundlag til at forberede et forslag til lovgivning.

Afgørelsen, der indeholder de relaterede acceptable måder for overensstemmelse (AMC) og vejledende materiale (GM), vil blive offentliggjort af agenturet, når Kommissionen har vedtaget de relevante gennemførelsesbestemmelser.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1), som senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 6/2013 (EUT L 4 af 9.1.2013, s. 34).

² Agenturet er forpligtet til at følge en struktureret regelfastsættelsesproces, jf. artikel 52, stk. 1, i grundforordningen. Denne proces er vedtaget af agenturets bestyrelse og kaldes "regelfastsættelsesproceduren". Se bestyrelsens afgørelse om den procedure, agenturet skal anvende ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale ("proceduren for fastsættelse af regler"), EASA MB afgørelse nr. 01-2012.

³ I overensstemmelse med artikel 52 i grundforordningen og artikel 5, stk. 3, og artikel 6 i regelfastsættelsesproceduren. NPA findes på <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>

⁴ Findes på <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>

⁵ Findes på <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>

Til orientering har agenturet offentliggjort udkastet til agenturets relaterede afgørelse indeholdende AMC og GM i CRD 2012-06.

2 Forklarende note

2.1 Spørgsmål, der skal behandles

Oversigt over det tekniske indhold

I årenes løb er det konstateret, at der kan ske en ulykke eller en hændelse, når flyvebesætningens opmærksomhed afledes fra den opgave, de er i gang med, og de bliver beskæftiget med aktiviteter, som ikke direkte har noget med den aktuelle fase af flyvningen at gøre. Sådanne aktiviteter er uvedkommende samtaler, kabinepersonales henvendelser om uvæsentlige forhold, irrelevante radioopkald, højtalermeddelelser osv. Risikoen for fejl stiger tydeligvis, når flyvebesætningen forstyrres eller distraheres i forbindelse med deres hovedansvarsområder. Potentielle følger af en sådan forstyrrelse eller distraktion omfatter højdeafvigelse, kursafvigelse, baneoverskridelse samt starter og landinger uden godkendelse.

I lyset af sikkerhedsrisikoen skal flyvebesætningen kunne fokusere på deres opgaver uden at blive forstyrret eller distraheret af ikkeflyvningsrelaterede spørgsmål, når det er nødvendigt under luftfartøjsoperationer. Det gælder især for sikkerhedskritiske faser af flyvningen. Gennemførelsesbestemmelserne og de tilknyttede acceptable måder for overensstemmelse (AMC) og vejledende materiale (GM) for flyveoperationer er i kraft (Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁶) eller vil træde i kraft inden for en overskuelig fremtid (når agenturets udtalelser nr. 01/2012⁷ og nr. 02/2012⁸ er blevet vedtaget af Kommissionen). Men selv da vil følgende elementer ikke være indeholdt i de forskriftsmæssige rammer:

- a. begrebet **sterilt cockpit**
- b. flyvemaskinernes taxifase som en **sikkerhedskritisk aktivitet** og
- c. **procedurer for taxiing** for at øge banesikkerheden.

Behovet for at se på disse elementer er kort beskrevet ovenfor og er blevet forklaret i detaljer i NPA 2012-06. Agenturet opsummerede de aktuelle regelfastsættelsesopgaver under overskriften "Procedurer for sterilt cockpit". Disse opgaver er koncentreret om flyveoperationer. Et vigtigt mål er at øge banesikkerheden ved at indføre operationelle procedurer og bedste praksis for taxifasen, bl.a. procedurer for sterilt cockpit. Gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM foreslås for at belyse, hvilke elementer luftfartsforetagendet skal overveje ved fastlæggelsen af sine relevante procedurer for flyvningen, kabinebesætningen og den tekniske besætning i følgende faser af flyvningen:

- alle kritiske faser af flyvningen (for helikoptere omfatter dette pr. definition taxiing)
- for flyvemaskiner under taxiing og

⁶ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

⁷ Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 01/2012 af 1. februar 2012 til Kommissionens forordning om fastsættelse af gennemførelsesbestemmelser til flyveoperationer "Flyveoperationer – OPS (del-NCC og del-NCO)". Denne udtalelse indeholder del-NCC (ikkeerhvervsmæssige operationer af komplekse motordrevne luftfartøjer) og del-NCO (ikkeerhvervsmæssige operationer af ikkekomplekse motordrevne luftfartøjer) af relevans for den aktuelle regelfastsættelse. Findes på <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>

⁸ Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelse nr. 02/2012 af 16. april 2012 til Kommissionens forordning om fastsættelse af gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer "Flyveoperationer – OPS (del-SPO)". Den udtalelse indeholder del-SPO (specialoperationer) af relevans for den aktuelle regelfastsættelse. Findes på <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>

- under 10 000 fod over afgangsflyvepladsen efter start og destinationsflyvepladsen før landing med undtagelse af marchflyvning.

Taxiing som en sikkerhedskritisk aktivitet for flyvemaskineoperationer

En af de vigtige opgaver under regelfastsættelsen vedrørende procedurerne for sterilt cockpit var at nå frem til en konklusion om "status" for taxiing af flyvemaskiner. Derfor bad agenturet interessenterne i NPA 2012-06 om at besvare følgende spørgsmål:

Spørgsmål: Bør taxiing af flyvemaskiner:

- a. behandles som en sikkerhedskritisk aktivitet, men ikke defineres som en kritisk fase af flyvningen, i gennemførelsesbestemmelserne
- b. defineres som en kritisk fase af flyvningen uden begrænsninger for kabinebesætningens aktiviteter (dvs. at kabinebesætningen fra nu af kan yde service til passagerer) eller
- c. defineres som en kritisk fase af flyvningen, hvor kabinebesætningen kun må udføre sikkerhedsrelaterede opgaver?

Ud af alle 25 kommentatorer besvarede 15 eksplicit det stillede spørgsmål. 12 af de 15 foretrak "Svar a" ("taxiing som en sikkerhedskritisk aktivitet") som svar på spørgsmålet. Det er et klart flertal af kommentatorerne, der besvarede spørgsmålet. De fremsatte ikke yderligere begrundelser til støtte for deres synspunkt ud over de begrundelser, der blev drøftet i NPA 2012-06. Det skal bemærkes, at "Svar a" beskriver den løsningsmulighed, som dannede grundlag for den foreslåede tekst til retsakt, der blev udarbejdet i NPA.

"Svar b" ("taxiing som en kritisk fase af flyvningen uden begrænsninger i kabinebesætningens aktiviteter") blev foretrukket af tre kommentatorer (plus en kommentator, der var enig i "Svar a og b"). De vigtigste punkter, kommentatorerne anførte til støtte for "Svar b", var:

- "Corporate og VIP operations har særligt brug for taxitiden til forberedelse."
- "Om bord på store luftfartøjer skal kabinebesætningens aktiviteter ikke begrænses. Kabinebesætningens frie bevægelighed under taxifasen er et positivt bidrag til flyvesikkerheden som helhed og har en positiv effekt på passagererne."
- Denne løsningsmulighed "vil give piloterne et fuldstændigt og sammenhængende billede".

Endelig foretrak ingen af kommentatorerne "Svar c" ("taxiing som en kritisk fase af flyvningen med begrænsninger i kabinebesætningens aktiviteter").

På grundlag af de indkomne svar konkluderede agenturet, at taxiing af flyvemaskiner som foreslået i NPA 2012-06 bør behandles som en sikkerhedskritisk aktivitet, men ikke bør defineres som en kritisk fase af flyvningen. Alligevel er agenturet af den opfattelse, at ingen begrænsninger for kabinebesætningen under taxiing kan føre til en højere sikkerhedsrisiko for passagererne i flyvemaskinen, da kabinebesætningen kan blive distraheret fra sikkerhedskritiske aktiviteter på grund af andre opgaver. Derfor iværksætter agenturet måske en regelfastsættelsesopgave i fremtiden med henblik på at begrænse kabinebesætningens aktiviteter under taxiing til sikkerhedskritiske aktiviteter.

Sikkerhedsanbefalinger

Agenturet har pligt til at behandle sikkerhedsanbefalinger i sine drøftelser under regelfastsættelsesprocessen, når de er knyttet til en regelfastsættelsesopgave. Undersøgelsen af ulykken med en DC-9-82 fra McDonnell Douglas i Madrid-Barajas-lufthavnen den 20. august

2008 førte til flere sikkerhedsanbefalinger. Følgende sikkerhedsanbefalinger er knyttet til de aktuelle regelfastsættelsesopgaver:

- a. *SPAN-2011-021: Det anbefales, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i overensstemmelse med ICAO-initiativerne indfører **begrebet flyvningens kritiske faser** og definerer, hvilke aktiviteter der betragtes som acceptable under de pågældende faser.*
- b. *SPAN-2011-022: Det anbefales, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og de nationale civile luftfartsmyndigheder ved evaluering af luftfartsforetagendernes træningsprogrammer sikrer, at*
 - ***begrebet sterilt cockpit** fremhæves*
 - *betydningen af at følge det nævnte begreb understreges sammen med følgerne af selv mindre forstyrrelser og*
 - *eksempler og ulykker inkluderer, hvor den manglende overholdelse af forskrifterne for sterilt cockpit var en relevant faktor.*

Det kan siges, at "begrebet flyvningens kritiske faser" allerede er inkorporeret i de eksisterende bestemmelser for flyveoperationer og også i de fremtidige gennemførelsesbestemmelser, f.eks. følgende:

- Definitioner af "flyvningens kritiske faser" er anført i bilag I (Definitioner) til Kommissionens forordning (EF) nr. 965/2012 og
- Gennemførelsesbestemmelser for aktiviteter, der betragtes som acceptable under flyvningens kritiske faser, er anført i del-ORO⁹ og i del-CAT¹⁰ i Kommissionens forordning (EF) nr. 965/2012 og kommer til at indgå i del-NCC¹¹, del-NCO¹² og i del-SPO¹³.

De aktuelle regelfastsættelsesopgaver går endnu længere med sikkerhedsanbefalingerne SPAN-2011-021 og SPAN-2011-022 med følgende foranstaltninger:

- indførelse af definitionen på "sterilt cockpit"
- fastlæggelse af forholdet mellem "sterilt cockpit" og "flyvningens kritiske faser"
- fastlæggelse af taxifasen som en sikkerhedskritisk aktivitet i flyvningen og indførelse af procedurer for taxiing
- etablering af acceptable måder for overensstemmelse for træning af medlemmer af kabinebesætningen i procedurer for sterilt cockpit og
- etablering af vejledende materiale om aktiviteter, der betragtes som acceptable og ikkeacceptable på tidspunkter med sterilt cockpit.

2.2 Formål

De overordnede formål med EASA-systemet er defineret i artikel 2 i grundforordningen. Dette forslag vil bidrage til de overordnede formål ved at behandle de i afsnit 2.1 anførte spørgsmål. Dette forslags specifikke formål er derfor at minimere sikkerhedsrisikoen ved at indføre procedurer for sterilt cockpit og procedurer for taxiing.

2.3 Sammendrag af konsekvensanalysen af lovgivningen

Følgende løsningsmuligheder blev afdækket i konsekvensanalysen¹⁴:

⁹ ORO.GEN.110(f) i bilag III (del-ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105(a)(9) og CAT.OP.MPA.210(b) i bilag IV (del-CAT).

¹¹ NCC.GEN.105(b) i bilag VI (del-NCC) til agenturets udtalelse nr. 01/2012.

¹² NCC.GEN.105(b) i bilag VII (del-NCO) til agenturets udtalelse nr. 01/2012.

¹³ SPO.GEN.105(b) i bilag VIII (del-SPO) til agenturets udtalelse nr. 02/2012.

- a. Løsning 0: baselineløsningen (ingen ændring, risiciene forbliver som beskrevet i analysen heraf)
- b. Løsning 1: ingen regelfastsættelse, men tilskyndelse til, at luftfartsforetagenderne fastlægger procedurer efter behov
- c. Løsning 2: regelfastsættelse for procedurer for sterilt cockpit for alle flyvningens kritiske faser, for taxiing af flyvemaskiner og ved flyvning under 10 000 fod, undtagen marchflyvning, gennem ændring af gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM efter behov.

Taxiing af flyvemaskiner behandles som en sikkerhedskritisk aktivitet, men defineres ikke som en kritisk fase af flyvningen.

- d. Løsning 3: Regelfastsættelse for procedurer for sterilt cockpit for alle flyvningens kritiske faser og for flyvning under 10 000 fod, undtagen marchflyvning, gennem ændring af gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM efter behov.

Taxiing af flyvemaskiner defineres som en kritisk fase af flyvningen.

De vigtigste virkninger, der blev afdækket i konsekvensanalysen for hver løsningsmulighed, er virkningerne vedrørende sikkerhed, økonomi og harmonisering. I konsekvensanalysen var konklusionen, at løsningsmulighed 2 er at foretrække. Den vigtigste årsag er, at denne løsningsmulighed fører til en stor nedbringelse af sikkerhedsrisikoen med en rimelig indvirkning på omkostningerne. Omkostningerne ved løsning 3 forventes at være betydeligt højere end ved løsning 2 på grund af den ekstra byrde ved at definere taxiing som en kritisk fase af flyvningen, mens nedbringelsen af sikkerhedsrisikoen kun er lidt lavere. Endvidere afviger løsning 2 i modsætning til løsning 0 og 1 ikke fra internationalt anerkendte vejledninger og handlingsplaner¹⁵. Det skal dog bemærkes, at løsning 2 betyder, at der ikke sker fuld harmonisering med USA's forskrifter¹⁶.

2.4 Interessenternes bekymringer

Som nævnt ovenfor har agenturet efter udløbet af fristen for at fremsætte bemærkninger til NPA 2012-06 modtaget 134 bemærkninger fra interessenter. De, der har sendt bemærkninger, er fremkommet med nogle meget værdifulde forslag til ændringer af de foreslåede AMC og GM. Der var dog ikke behov for en større revision af teksten. Der er kun foreslået mindre ændringer i gennemførelsesbestemmelserne. En detaljeret beskrivelse af ændringerne er anført i CRD 2012-06.

Efter offentliggørelsen af CRD 2012-06 havde kommentatorerne en tidsfrist på to måneder til at reagere på de ændringer, der var inkorporeret i CRD. I alt modtog agenturet fem reaktioner. Der blev dog ikke stillet forslag om at ændre teksten i gennemførelsesbestemmelserne.

2.5 Oversigt over de foreslåede ændringer

Forslag til regelfastsættelse nr. 1: Med henblik på den aktuelle regelfastsættelsesaktivitet vedrørende procedurer for sterilt cockpit tog agenturet følgende i betragtning: forslaget til agenturet fra De Fælles Luftfartsmyndigheders (JAA) "Operations Procedures Steering Group" (OPSG), ICAO Doc 9870, den europæiske handlingsplan til forebyggelse af indtrængen på start- og landingsbanen (European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions) og den amerikanske forskrift for procedurer for sterilt cockpit (U.S. Regulation on sterile flight

¹⁴ Nærmere oplysninger om konsekvensanalysen findes i afsnit C i NPA 2012-06.

¹⁵ Organisationen for International Civil Luftfarts Doc 9870 (AN/463), "Manual on the Prevention of Runway Incursions", First Edition, 2007, og European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, Edition 2.0. Findes på <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>

¹⁶ Flyvebesætningsmedlemmernes pligter er beskrevet i punkt 121.542 i del-121 og i punkt 135.100 i del-135 i afsnit 14 i den amerikanske Code of Federal Regulations. FAA fastlagde "sterile flight deck rule" og definerede taxiing som en kritisk fase af flyvningen, ikke som en sikkerhedskritisk aktivitet.

deck procedures). For at undgå misforståelser med hensyn til udtrykket "sterilt cockpit"¹⁷ besluttede agenturet, at der er behov for en definition. Agenturet foreslår, at følgende definition inkorporeres i gennemførelsesbestemmelserne i bilag I (Definitioner) til forordningen om flyveoperationer:

"Sterilt cockpit" betyder en tidsperiode, hvor flyvebesætningen ikke bliver forstyrret eller distraheret med undtagelse af forhold, som er kritiske for en sikker operation af luftfartøjet eller de ombordværendes sikkerhed."

Ordlyden af denne definition ligner den, der foreslås i ICAO Doc 9870 og i den europæiske handlingsplan. De eneste forskelle er tilføjelsen af "eller distraheret" og "eller de ombordværendes sikkerhed". Disse ændringer er baseret på forslag fremsat i revisionsprocessen.

Forslag til regelfastsættelse nr. 2: Ud over definitionen af sterilt cockpit skal der fastlægges procedurer. Agenturets konklusion er, at luftfartsforetagenderne selv er de mest kompetente til det. Derfor foreslås det at ændre del-ORO, nemlig pkt. ORO.GEN.110(f), i gennemførelsesbestemmelserne, ved at bede luftfartsforetagenderne om at fastlægge procedurer, der respekterer begrebet sterilt cockpit.

Forslag til regelfastsættelse nr. 3: Agenturet følte behov for at behandle procedurer for taxiing af luftfartøjer i gennemførelsesbestemmelserne. Agenturets konklusion er, at luftfartsforetagendet bør pålægges at fastsætte sådanne procedurer for at garantere sikker drift og øge banesikkerheden. Derfor foreslås en sådan bestemmelse til del-CAT (CAT.GEN.MPA.125), til del-NCC (NCC.GEN.120) og til del-SPO (SPO.GEN.120). Agenturet er af den opfattelse, at en sådan bestemmelse ikke er nødvendig til del-NCO, eftersom det ville betyde en overregulering af taxiing af ikkeerhvervs mæssige operationer af ikkekomplekse motordrevne luftfartøjer¹⁸.

Köln, den 10. juni 2013

P. Goudou
Administrerende direktør
(underskrevet)

¹⁷ I den foreslåede tekst til ændring af gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM bruges på engelsk udtrykket "sterile flight crew compartment" i stedet for "sterile flight deck" for at følge terminologien i Kommissionens forordning nr. 965/2012. [På dansk bruges under alle omstændigheder "sterilt cockpit", o.a.].

¹⁸ Skønt der ikke foreslås en gennemførelsesbestemmelse til del-NCO er agenturet af den opfattelse, at der bør indføres GM til taxiing af flyvemaskiner under del-NCO. Det vil ske i EASA's administrerende direktørs afgørelse, som vil blive offentliggjort af agenturet, når de relevante gennemførelsesbestemmelser er vedtaget af Kommissionen. Se tekstudkastet til GM i CRD 2012-06.

3 Referencer

3.1 Berørte forordninger

Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

3.2 Berørte afgørelser

Den administrerende direktørs afgørelse 2012/017/R af 24. oktober 2012 om acceptable måder for overensstemmelse og vejledende materiale til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008; 'Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-ORO'. Findes på <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>

Den administrerende direktørs afgørelse 2012/018/R af 24. oktober 2012 om acceptable måder for overensstemmelse og vejledende materiale til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008; 'Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-CAT'. Findes på <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>