



Arvamus nr 05/2013

Piloodikabiini häirimiskeelu protseduurid

SEOTUD NPA/CRD: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009(A)) JA RMT.0417 (OPS.009(B)) — 10.6.2013

KOKKUVÕTE

Arvamus käsitleb piloodikabiini protseduuridega seotud ohutusprobleemi. Probleemiga seotud ohutussoovitusi arutati käesoleva ettepaneku koostamisel.

Arvamuse konkreetne eesmärk on leevendada lennumeeskonna häirimisest või tähelepanu hajumisest tingitud vigadega seotud riske lennuetappidel, kus nad peavad saama keskenduda tööülesannete täitmisele.

Arvamusega tehakse ettepanek võtta kasutusele piloodikabiini häirimiskeelu mõiste, käsitada lennukite ruleerimisetappi ohutuse seisukohast kriitilise tegevusena ja võtta kasutusele lennuradade ohutust suurendavad ruleerimisprotseduurid.

Kavandatavad muudatused peaksid suurendama ohutust kriitilistel lennuetappidel (helikopterite puhul hõlmab see määratluse järgi ka ruleerimist), lennukitel ruleerimise ajal ja madalamal kui 10 000 jalga toimuva lennu korral (välja arvatud reisilend). Kavandatud muudatustega tagatakse vastavus ICAO nõuetele.

Kohaldatavus		Menetluskäik	
Muudetavad määrused ja otsused	Komisjoni määrus (EL) nr 965/2012, otsused 2012/017/R ja otsus 2012/018/R	Kontseptsioonidokument:	Ei
		Tingimused:	12.09.2011
		Õigusloomerühm:	Jah
		Mõjuhindangu tüüp:	Kerge
		Tehniline konsultatsioon	
		NPA koostamise ajal:	Ei
		NPA avaldamise kuupäev:	11.07.2012
		NPA konsultatsiooni kestus:	3 kuud
		Ekspertrühm:	Ei
Mõjutatud sidusrühmad:	Käitajad	CRD avaldamise kuupäev:	13.02.2013
		Ekspertrühm:	Ei
Juht/päritolu:	Ohutus	Keskendatud konsultatsioon:	Ei
Viide:	–	Otsuse avaldamise kuupäev:	2015. a III kv.

Sisukord

1	Menetlusteave	3
1.1	Eeskirjade koostamise menetlus.....	3
1.2	Arvamuse struktuur ja seotud dokumendid.....	3
1.3	Järgmised menetlusetapid	3
2	Seletuskiri.....	4
2.1	Teemad	4
2.2	Eesmärgid	6
2.3	Regulatiivse mõju hindamise kokkuvõte	6
2.4	Sidusrühmade küsimused.....	7
2.5	Kavandatavate muudatuste ülevaade.....	7
3	Viited	9
3.1	Muudetavad määrused.....	9
3.2	Muudetavad otsused.....	9

1 Menetlusteave

1.1 Eeskirjade koostamise menetlus

Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) on koostanud käesoleva arvamuse vastavalt määrusele (EÜ) nr 216/2008 (edaspidi „algmäärus“)¹ ning eeskirjade koostamise korrale².

Eeskirja koostamine lisati ameti 2012.–2015. aasta eeskirjade koostamise kavva ülesannetena RMT.0416 (OPS.009(a)) ja RMT.0417 (OPS.009(b)). Ülesande ulatus ja ajakava määrati seonduvate tingimustega (vt menetluskäik tiitellehel).

Amet on koostanud käesoleva arvamuse eelnõu teksti õigusloomerühmade RMT.0416 (OPS.009(a)) ja RMT.0417 (OPS.009(b)) toel. Kõigi huvitatud isikutega konsulteeriti muudatusettepaneku teate (NPA) 2012-06³ alusel. Huvitatud isikutelt, sealhulgas ettevõtelt ja riikide lennuametitelt laekus 134 kommentaari.

Amet on muudatusettepaneku teate kommentaarid läbi vaadanud ja neile vastanud. Laekunud kommentaarid ning ameti vastused on dokumenteeritud kommentaaride vastusdokumendis (CRD) 2012-06⁴.

Arvamuse lõpliku teksti (st seletuskirja ja määruse eelnõu) on koostanud amet.

Eeskirja koostamise ajakava on kokku võetud tiitellehel menetluskäigus.

1.2 Arvamuse struktuur ja seotud dokumendid

Arvamuse 1. peatükis on ülesandega seotud menetlusteave. 2. peatükis „Seletuskiri“ selgitatakse tehnilist põhisisu, sealhulgas eesmärke, sisaldab muudatusettepaneku teates esitatud regulatiivse mõju hindamise tulemuste kokkuvõtet ja esitab sidusrühmade küsimuste ning kavandatavate muudatuste ülevaate. 3. peatükk sisaldab viiteid. Ameti esitatud eeskirja eelnõu tekst on avaldatud eraldi dokumendina ameti veebilehel⁵.

1.3 Järgmised menetlusetapid

Arvamus sisaldab liidu määruste muudatusettepanekuid. Arvamus on adresseeritud Euroopa Komisjonile, kes kasutab seda õigusakti eelnõu koostamise tehnilise alusena.

Amet avaldab seonduvaid nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid ja juhendmaterjale sisaldava otsuse, kui komisjon on vastu võtnud seonduvad rakenduseeskirjad.

Amet avaldas ameti otsuse eelnõu teksti, mis sisaldab nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid ja juhendmaterjale, kommentaaride vastusdokumendis CRD 2012-06.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1), viimati muudetud komisjoni määrusega (EL) nr 6/2013 (ELT L 4, 9.1.2013, lk 34).

² Amet on algmääruse artikli 52 lõike 1 kohaselt kohustatud järgima eeskirjade koostamise struktureeritud menetlust. Ameti haldusnõukogu on menetluse vastu võtnud ning seda nimetatakse eeskirjade koostamise korraks. Vt haldusnõukogu otsus ameti arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendmaterjalide väljaandmise korra kohta (eeskirjade koostamise menetlus), EASA haldusnõukogu otsus nr 01-2012.

³ Vastavalt algmääruse artiklile 52 ning eeskirjade koostamise korra artikli 5 lõikele 3 ja artiklile 6; muudatusettepaneku teade on avaldatud aadressil <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>

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

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

2 Seletuskiri

2.1 Teemad

Tehnilise sisu ülevaade

Aastate jooksul on selgunud, et kui lennumeeskond pöörab tähelepanu ülesandelt kõrvale ja on hõivatud tegevustega, mis ei ole otseselt seotud lennuetapiga, võib toimuda õnnetus või intsident. Sellised tegevused on kõrvalised vestlused, salongipersonali kutsumine ebaolulisel põhjusel, asjakohatud raadiokõned, reisijate teavitamine jt. Kui lennumeeskond on häiritud või tema tähelepanu on põhikohustustelt kõrvale juhitud, suureneb vea tõenäosus. Häirimise või tähelepanu hajumise tagajärjed võivad olla näiteks kõrgushälbed, kursi kõrvalekalded, rajaeeskirjade rikkumised ning loata startimised ja maandumised.

Ohutusriski tõttu peab lennumeeskond saama keskenduda, kui vajalik, õhusõiduki liikumise ajal oma ülesannetele, ilma häirimiseta või tähelepanu hajutamisetega seoses lennuga mitteseotud küsimustega. See kehtib eriti ohutuse seisukohalt kriitilisel lennuetapil. Lennutegevuse nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja juhendmaterjalid on jõustunud (komisjoni määrus (EL) nr 965/2012⁶) või jõustuvad lähitulevikus (kui komisjon on vastu võtnud ameti arvamus nr 01/2012⁷ ja nr 02/2012⁸). Isegi sel juhul ei hõlma reguleeriv raamistik siiski järgmisi elemente:

- a. **piloodikabiini häirimiskeelu** mõiste;
- b. lennukite ruleerimisetaapp kui **ohutuse seisukohalt kriitiline tegevus** ja
- c. lennuradade ohutust suurendavad **ruleerimisprotseduurid**.

Nende elementide käsitlemise vajadust on lühidalt kirjeldatud eespool ja üksikasjalikult selgitatud muudatusettepaneku teates NPA 2012-06. Amet on esitanud käesoleva eeskirjade koostamise ülesande pealkirja all „Piloodikabiini häirimiskeelu protseduurid“. Need ülesanded keskenduvad lennutegevusele. Üks oluline eesmärk on suurendada lennuradade ohutust ruleerimisetaapi käitamisprotseduuride ja parimate tavade (sh piloodikabiini häirimiskeelu protseduuride) kasutuselevõtmisega. Rakenduseeskirjad, nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja juhendmaterjalid peaksid sisaldama elemente, mida käitaja saaks kasutada lennumeeskonna, salongipersonali ja tehnilise meeskonna jaoks asjakohaste protseduuride koostamisel järgmisteks lennuetappideks:

- kõik kriitilised lennuetapid (helikopterite korral hõlmab see määratluse järgi ka ruleerimist);
- lennukid ruleerimise ajal ja
- lend madalamal kui 10 000 jalga lähtelennuvälja kohal pärast starti ja sihtlennuvälja kohal enne maandumist (välja arvatud reisilend).

⁶ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

⁷ Euroopa Lennundusohutusameti 1. veebruari 2012. aasta arvamus nr 01/2012 komisjoni määruse kohta, millega kehtestatakse lennutegevuse rakenduseeskirjad „Lennutegevus – OPS (NCC-osa ja NCO-osa)“. Arvamus sisaldab praeguse eeskirjade koostamise ülesande suhtes asjakohaseid osi: NCC-osa (mitteäriiline käitamine keerukate mootorõhusõidukitega) ja NCO-osa (mitteäriiline käitamine mittekeerukate mootorõhusõidukitega). <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Euroopa Lennundusohutusameti 16. aprilli 2012. aasta arvamus nr 02/2012 komisjoni määruse kohta, millega kehtestatakse lennutegevuse rakenduseeskirjad „Lennutegevus – OPS (SPO-osa)“. Arvamus sisaldab praeguse eeskirjade koostamise suhtes asjakohast SPO-osa (erilennud). <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Ruleerimine kui lennutranspordi ohutuse seisukohalt kriitiline tegevus

Üks piloodikabiini häirimiskeelu protseduure käsitleva eeskirjade koostamise ülesannete põhiküsimusi oli lennukite ruleerimise staatuse määramine, mille tõttu palus amet muudatusettepaneku teates NPA 2012-06 sidusrühmadel vastata järgmisele küsimusele:

Küsimus: kas lennukite ruleerimist tuleks

- a. käsitleda ohutuse seisukohalt kriitilise tegevusena, kuid rakenduseeskirjades mitte määratleda kriitilise lennuetapina;
- b. määratleda kriitilise lennuetapina ilma salongipersonali tegevuspiiranguteta (st salongipersonal võib teenindada reisijaid nagu praegu) või
- c. määratleda kriitilise lennuetapina, lubades salongipersonalil täita üksnes ohutusega seotud ülesandeid?

25 kommenteerijast vastas esitatud küsimusele 15 konkreetselt, nendest omakorda 12 eelistas vastust A („ruleerimine kui ohutuse seisukohalt kriitiline tegevus“). See on selgelt küsimusele vastanud kommenteerijate enamik. Need kommenteerijad ei lisanud enda seisukoha toetamiseks lisaks muudatusettepaneku teates NPA 2012-06 käsitletud põhjendusele täiendavat põhjendust. Tuleb märkida, et vastus A kirjeldab varianti, mille alusel koostati muudatusettepaneku teates kavandatava õigusakti eelnõu.

Vastust B („kriitiline lennuetapp ilma salongipersonali tegevuspiiranguteta“) eelistas 3 kommenteerijat (veel üks kommenteerija nõustus vastustega A ja B). Vastust B põhjendasid kommenteerijad peamiselt nii:

- „Ärilennukite ja VIP-lennutegevus vajab ruleerimisega konkreetselt ettevalmistamiseks.“
- „Suure õhusõiduki pardal ei tohi salongipersonali tegevusi piirata. Salongipersonali liikumisvabadusel ruleerimisetapil on positiivne mõju nii lennuohutusele tervikuna kui ka reisijatele.“
- See variant „annaks pilootidele täiesti järjepideva ja tervikliku pildi“.

Ükski kommenteerija ei eelistanud vastust C („ruleerimine kui kriitiline lennuetapp koos salongipersonali tegevuspiirangutega“).

Amet järeldas saadud vastuste põhjal ja vastavalt muudatusettepaneku teatele NPA 2012-06, et lennukite ruleerimist tuleks käsitleda ohutuse seisukohalt kriitilise tegevusena, kuid seda ei tohiks määratleda kriitilise lennuetapina. Vaatamata sellele on amet seisukohal, et salongipersonali tegevuspiirangute puudumine ruleerimise ajal võib suurendada lennukis viibijate ohutusrisiki, sest muud ülesanded võivad juhtida salongipersonali tähelepanu ohutuse seisukohalt kriitilistelt tegevustelt kõrvale. Amet võib seepärast algatada tulevikus eeskirjade koostamise ülesande, milles käsitletakse ruleerimise ajal salongipersonali tegevuste piiramist ohutuse seisukohalt kriitiliste tegevustega.

Ohutussoovitused

Ametil on eeskirjade koostamise ülesandega seoses kohustus pöörata eeskirjade koostamise aruteludes tähelepanu ohutussoovitustele. 20. augustil 2008 Madridi Barajase lennuväljal lennukiga McDonnell Douglas DC-9-82 toimunud õnnetuse uurimise tulemusel tehti mitu ohutussoovitust. Praeguste eeskirjade koostamise ülesannetega on seotud järgmised ohutussoovitused:

- a. *SPAN-2011-021: Euroopa Lennundusohutusametil (EASA) soovitatakse kooskõlas ICAO algatustega võtta oma eeskirjades kasutusele **kriitiliste lennuetappide mõiste** ja määratleda nimetatud etappide korral vastuvõetavad tegevused.*

- b. SPAN-2011-022: Euroopa Lennundusohutusametil (EASA) ja riiklikel tsiviillennundusasutustel soovitatakse käitaja koolitusprogrammide hindamisel tagada, et
- piloodikabiini häirimiskeelu mõiste on esile tõstetud;
 - rõhutatakse nimetatud mõiste järgimise olulisust ja isegi väikeste häiringute tagajärgi ning
 - kasutatakse näiteid ja õnnetusi, mille korral oli piloodikabiini häirimiskeelu eeskirjade eiramine asjakohane tegur.

Võib väita, et kriitiliste lennuetappide mõiste on juba olemasolevates lennutegevuse eeskirjades ja tulevastes rakenduseeskirjades kasutusel näiteks nii:

- kriitiliste lennuetappide määratlused on esitatud komisjoni määruse (EÜ) nr 965/2012 I lisas („Mõisted”) ja
- kriitiliste lennuetappide ajal vastuvõetavateks loetavate tegevuste rakenduseeskirjad on esitatud komisjoni määruse (EÜ) nr 965/2012 ORO-osas⁹ ja CAT-osas¹⁰ ning ette nähtud NCC-osas¹¹, NCO-osas¹² ja SPO-osas¹³.

Praegused eeskirjade koostamise ülesanded käsitlevad ohutussoovitusi SPAN-2011-021 ja SPAN-2011-022 põhjalikumalt järgmiste meetmetega:

- mõiste „piloodikabiini häirimiskeeld” kasutuselevõtmine;
- mõistete „piloodikabiini häirimiskeeld” ja „kriitilised lennuetapid” seostamine;
- ruleerimisetaapi määramine ohutuse seisukohalt kriitilisteks lennutegevuseks ja ruleerimisprotseduuride tagamine;
- piloodikabiini häirimiskeelu protseduure käsitleva meeskonnaliikmete koolituse kohta nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite tagamine ja
- juhendmaterjalide tagamine vastuvõetavateks ja vastuvõetamatuks loetavate tegevuste kohta piloodikabiini häirimiskeelu ajal.

2.2 Eesmärgid

EASA süsteemi üldeesmärgid on määratletud algmääruse artiklis 2. Käesolev ettepanek aitab üldeesmäärke saavutada jaotises 2.1. kirjeldatud küsimuste lahendamise abil. Ettepaneku konkreetne eesmärk on seega leevendada ohutusrisiki piloodikabiini häirimiskeelu protseduuride ja ruleerimisprotseduuride kasutuselevõtmisega.

2.3 Regulaatiivse mõju hindamise kokkuvõte

Regulaatiivse mõju hinnangus (RIA)¹⁴ määratletud variandid olid järgmised:

- a. Variant 0: nullvariant (muudatusi ei ole, säilivad probleemianalüüsis kirjeldatud riskid).
- b. Variant 1: eeskirju ei koostata, kuid käitajatel soovitatakse vajaduse korral kehtestada protseduurid.
- c. Variant 2: piloodikabiini häirimiskeelu protseduuride kehtestamine kõigi kriitiliste lennuetappide, lennukite ruleerimise ja madalamal kui 10 000 jalga toimuva lennu kohta (v.a reisilend), muutes vajaduse korral rakenduseeskirju, nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid ja juhendmaterjale.

⁹ III lisa (ORO-osa) punkt ORO.GEN.110(f).

¹⁰ IV lisa (CAT-osa) punktid CAT.GEN.MPA.105(a)(9) ja CAT.OP.MPA.210(b).

¹¹ Ameti arvamuse nr 01/2012 VI lisa (NCC-osa) punkt NCC.GEN.105(b).

¹² Ameti arvamuse nr 01/2012 VII lisa (NCO-osa) punkt NCO.GEN.105(b).

¹³ Ameti arvamuse nr 01/2012 VIII lisa (SPO-osa) punkt SPO.GEN.105(b).

¹⁴ Mõjuhinnangu üksikasjad: vt NPA 2012-06 jaotis C.

Lennukite ruleerimist käsitletakse ohutuse seisukohalt kriitilise tegevusena, ent ei määratleta kriitilise lennuetapina.

- d. Variant 3: piloodikabiini häirimiskeelu protseduuride kehtestamine kõikide kriitiliste lennuetappide ja madalamal kui 10 000 jalga toimuva lennu kohta (v.a reisilend), muutes vajaduse korral rakenduseeskirju, nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid ja juhendmaterjale.

Lennukite ruleerimine määratletakse kriitilise lennuetapina.

Iga variandi kõige olulisemad mõjuhinnangus tuvastatud mõjud on ohutus, majandusmõju ja mõju ühtlustamisele. Mõjuhinnangus järeldati, et eelistatud variant on variant 2. Peamine põhjus on, et see variant vähendab ohutusriski väga olulisel määral ja samas on mõju kuludele mõistlik. Variandi 3 kulud on variandi 2 kuludest eeldatavalt oluliselt suuremad, sest lisakoormust toob ruleerimise määratlemine kriitilise lennuetapina ja ohutusriski vähenemine on vaid veidi väiksem. Lisaks ei kaldu variant 2 (teisiti kui variandid 0 ja 1) kõrvale rahvusvaheliselt tunnustatud juhendmaterjalidest ja tegevuskavadest¹⁵. Tuleb siiski märkida, et variant 2 ei tähenda täielikku ühtlustamist USA eeskirjadega¹⁶.

2.4 Sidusrühmade küsimused

Nagu eespool mainitud, sai amet pärast NPA 2012-06 kommenteerimise perioodi lõppu sidusrühmadelt 134 kommentaari. Kommenteerijad tegid mõne väga väärtusliku ettepaneku, kuidas muuta kavandatavaid nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid ja juhendmaterjale. Teksti ei olnud siiski vaja oluliselt parandada. Rakenduseeskirjadega seoses on tehtud üksnes väikesi muutmissettepanekuid. Muudatuste üksikasjalik kirjeldus on esitatud kommentaaride vastusdokumendis CRD 2012-06.

Pärast kommentaaride vastusdokumendi CRD 2012-06 avaldamist oli kommenteerijatel kaks kuud aega esitada märkusi dokumendis käsitletud muudatuste kohta. Amet sai kokku viis märkust. Rakenduseeskirjadega seoses ei tehtud siiski ühtki teksti muutmise ettepanekut.

2.5 Kavandatavate muudatuste ülevaade

Eeskirjade koostamise 1. ettepanek. Praeguste piloodikabiini häirimiskeelu protseduuride eeskirjade koostamise suhtes arvestas amet Ühinenud Lennuametite (JAA) käitamisprotseduuride juhtrühma (OPSG) ametile suunatud eeskirjade koostamise ettepanekut, ICAO dokumenti 9870, lennuraja hõivamise takistamise Euroopa tegevuskava ja piloodikabiini häirimiskeelu protseduuride USA eeskirju. Arusaamatuste vältimiseks seoses mõistega „piloodikabiini häirimiskeeld“¹⁷ otsustas amet, et vaja on mõiste määratlust. Amet teeb ettepaneku lisada lennutegevuse määruse I lisa (Mõisted) rakenduseeskirjadesse järgmine määratlus:

„Lennumeeskonna kabiini häirimiskeeld“ on mis tahes ajavahemik, millal ei häirita lennumeeskonna liikmeid ega hajutata nende tähelepanu, välja arvatud õhusõiduki ohutu käitamise või selles viibijate ohutuse seisukohalt kriitilistes küsimustes.

Määratluse sõnastus sarnaneb ICAO dokumendis 9870 ja Euroopa tegevuskavas pakutud sõnastusega. Ainsate erinevustena on lisatud fraasid „ega hajutata nende tähelepanu“ ja „või selles viibijate ohutuse“. Nende muudatuste aluseks on läbivaatamisel tehtud ettepanekud.

¹⁵ Rahvusvahelise Tsiivilennundusorganisatsiooni dokument 9870 (AN/463) „Lennuradade hõivamise takistamise juhend“, esmaväljaanne, 2007 ja lennuraja hõivamise takistamise Euroopa tegevuskava, väljaanne 2.0. <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>

¹⁶ Lennumeeskonna liikmete kohustused, nagu need on sätestatud USA föderaaleskirjade seaduse 14. jaotise 135. osa punktis 135.100 ja 121. osa punktis 121.542. USA föderaalne lennuamet kehtestas piloodikabiini häirimiskeelu eeskirja, mis määratles ruleerimise kriitilise lennuetapina, mitte ohutuse seisukohalt kriitilise tegevusena.

¹⁷ Rakenduseeskirjade, nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhendmaterjalide muutmise kavandatavas tekstis kasutatakse komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 kasutatud mõistega kooskõla tagamiseks mõiste „piloodikabiini häirimiskeeld“ asemel mõistet „lennumeeskonna kabiini häirimiskeeld“.

Eeskirjade koostamise 2. ettepanek. Lisaks piloodikabiini häirimiskeelu määratlusele tuleb kehtestada protseduurid. Amet järeldas, et käitajad ise on selle ülesande jaoks kõige pädevamad. Sel põhjusel tehakse ettepanek lisada rakenduseeskirjade ORO-osa punkti ORO.GEN.110 alapunkti f nõue käitajatele kehtestada protseduurid, mis järgivad piloodikabiini häirimiskeelu mõistet.

Eeskirjade koostamise 3. ettepanek. Amet pidas vajalikuks käsitleda rakenduseeskirjades õhusõiduki ruleerimisprotseduure. Amet järeldas, et käitaja peaks ohutu käitamise ja lennuraja ohutuse suurendamise tagamiseks olema kohustatud kehtestama sellised protseduurid. Sel põhjusel tehakse ettepanek lisada selline reegel CAT-ossa (CAT.GEN.MPA.125), NCC-ossa (NCC.GEN.120) ja SPO-ossa (SPO.GEN.120). Amet leiab, et NCO-osa jaoks ei ole seda eeskirja vaja, sest see tähendaks mittekeerukate mootorõhusõidukitega toimuva mitteärilise lennutegevuse korral ruleerimise ülereguleerimist¹⁸.

Köln, 10. juuni 2013

P. GOUDOU
Tegevdirektor
(allkiri)

¹⁸ Kuigi NCO-osa jaoks ei ole rakenduseeskirja ettepanekut tehtud, leiab amet, et tuleks kasutusele võtta NCO-osa lennukite ruleerimise juhendmaterjalid. Seda tehakse tegevdirektori otsusega, mille amet avaldab, kui komisjon on seonduvad rakenduseeskirjad vastu võtnud. Juhendmaterjali eelnõu tekst on kommentaaride vastusdokumendis CRD 2012-06.

3 Viited

3.1 Muudetavad määrused

Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

3.2 Muudetavad otsused

Euroopa Lennundusohutusameti tegevdirektori 24. oktoobri 2012. aasta otsus 2012/017/R nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhendmaterjali kohta seoses komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrusega (EL) nr 965/2012 (millega kehtestatakse lennundustegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008) nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhendmaterjali kohta - „ORO-osa nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja juhendmaterjalid”. <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>

Euroopa Lennundusohutusameti tegevdirektori 24. oktoobri 2012. aasta otsus 2012/018/R nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhendmaterjali kohta seoses komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrusega (EL) nr 965/2012 (millega kehtestatakse lennundustegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008) nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhendmaterjali kohta - „CAT-osa nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja juhendmaterjalid”. <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>