



Zavarásmentes pilótafülke eljárások

KAPCSOLÓDÓ NPA/CRD: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009(A)) ÉS RMT.0417 (OPS.009(B)) — 2013.06.10.

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Ez a vélemény a pilótafülkében végzett eljárásokkal kapcsolatos repülésbiztonsági kérdést tárgyalja. E javaslat kidolgozása során értékelték a témához kapcsolódó biztonsági ajánlásokat.

E véleménynek az a konkrét célja, hogy a csökkentse a repülőszemélyzet megzavarásából, illetve figyelmének elterelődéséből adódó hibákkal összefüggő kockázatokat a repülés azon fázisaiban, amikor a repülőszemélyzetnek a feladataira kell tudnia összpontosítania.

E vélemény a zavarásmentes pilótafülke koncepciójának bevezetését, a repülőgépek gurulását repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységként kezelését és a futópálya biztonságának javítását célzó gurulási eljárások bevezetését javasolja.

A várakozások szerint a javasolt változtatások növelik a biztonságot a repülés kritikus szakaszaiban (helikopterek esetében a fogalommeghatározás szerint ez a gurulást is magában foglalja), repülőgépek esetében a gurulás ideje alatt, valamint — utazórepülés kivételével — a 10 000 láb alatti repülés során. A javasolt változtatásokkal biztosítható az ICAO-nak való megfelelés.

Alkalmazhatóság		Folyamattérkép	
Érintett rendeletek és határozatok:	965/2012/EU bizottsági rendelet, 2012/017/R sz. határozat és 2012/018/R sz. határozat	Elvi dokumentum:	Nem
		Feladatmeghatározás:	2011. szeptember 12.
		Szabályalkotási csoport:	Igen
		RIA típusa:	Egyszerűsített
		Műszaki konzultáció az NPA összeállításakor:	Nincs
		Az NPA közzétételének napja:	2012. július 11.
		Az NPA-val kapcsolatos konzultáció időtartama:	3 hónap
Érintett érdekelt:	Üzemeltetők	Felülvizsgálati csoport:	Nincs
		A CRD közzétételének napja:	2013. február 13.
Kiváltók/kiindulópont:	Biztonsági	Felülvizsgálati csoport:	Nincs
Hivatkozás:	Nem alkalmazható (N/A)	Koncentrált konzultáció:	Nincs
		Határozat közzétételének napja:	2015 harmadik negyedéve

TE.RPRO.00036-002 © Európai Repülésbiztonsági Ügynökség. Minden jog fenntartva.

Saját dokumentum. A példányok nem ellenőrzöttek. A felülvizsgálat állapota az EASA internetes/intranetes oldalán elérhető.

Tartalomjegyzék

1. Eljárásra vonatkozó információk	3
1.1. A szabályalkotási eljárás	3
1.2. A vélemény és a kapcsolódó dokumentumok struktúrája	3
1.3. Az eljárás következő lépései	3
2. Magyarázó megjegyzések	5
2.1. A megoldandó kérdések	5
2.2. Célok	8
2.3. A szabályozási hatásvizsgálat összefoglalása	9
2.4. Az érdekeltek aggályai	9
2.5. A javasolt módosítások áttekintése	10
3. Referenciák	11
3.1. Érintett rendeletek	11
3.2. Érintett határozatok	11

1. Eljárásra vonatkozó információk

1.1. A szabályalkotási eljárás

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) a 216/2008/EK rendelettel (a továbbiakban: az alaprendelet¹) és a szabályalkotási eljárással összhangban dolgozta ki ezt a véleményt².

E szabályalkotási tevékenység az Ügynökség 2012–2015. évre vonatkozó szabályalkotási programjában RMT.0416 (OPS.009 a)) és RMT.0417 (OPS.009 b)) szám alatt szerepel. A feladat hatáskörét és ütemtervét a vonatkozó feladatmeghatározás részletezi (lásd a címlapon található folyamattérképet).

E véleménytervezet szövegét az Ügynökség dolgozta ki a szabályalkotási csoport RMT.0416 (OPS.009 a)) és RMT.0417 (OPS.009 b)) számú szabályalkotási feladata alapján. A javasolt módosításra vonatkozó, 2012-06. számú értesítés (NPA) keretében valamennyi érdekelt féllel konzultációt folytattak³. Az érdekelt felek, többek között az ágazati szereplők és a nemzeti légügyi hatóságok, 134 észrevételt küldtek be.

Az Ügynökség megvitatta az értesítéssel kapcsolatban beérkezett észrevételeket, és válaszolt rájuk. A beérkezett észrevételek és az Ügynökség válaszai a 2012-06 sz. észrevétel-válasz dokumentumban (CRD)⁴ találhatóak.

A vélemény végleges szövegét (azaz a magyarázó megjegyzéseket és a rendelettervezetet) az Ügynökség dolgozta ki.

A címlapon található folyamattérkép összefoglalja e szabályalkotási tevékenység jelentős mérföldköveit.

1.2. A vélemény és a kapcsolódó dokumentumok struktúrája

A vélemény 1. fejezete a feladattal összefüggő, eljárásra vonatkozó információkat tartalmazza. A 2. fejezet („Magyarázó megjegyzések”) az alapvető műszaki tartalomról, többek között a célkitűzésekről ad felvilágosítást, összefoglalja az NPA dokumentumban szereplő szabályozási hatásvizsgálatot, tájékoztatást ad az érdekeltek aggályairól és áttekinti a javasolt módosításokat. A 3. fejezet a hivatkozásokat tartalmazza. A szabálytervezet Ügynökség által ajánlott szövege különálló dokumentumként érhető el az Ügynökség weboldalán⁵.

1.3. Az eljárás következő lépései

Ez a vélemény uniós rendeletek javasolt változtatásait tartalmazza. A vélemény címzettje az Európai Bizottság, amely azt műszaki alapként használja fel egy jogalkotási javaslat elkészítéséhez.

¹ A legutóbb a 6/2013/EU bizottsági rendelettel (HL L 4., 2013.1.9., 34. o.) módosított, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

² Az Ügynökségnek az alaprendelet 52. cikkének (1) bekezdése szerint előírt strukturált szabályalkotási eljárást kell követnie. Az Ügynökség igazgatósága elfogadta ezt az eljárást, amelyre mint „szabályalkotási eljárásra” hivatkozunk. Lásd az igazgatóság határozatát az Ügynökség által vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutató dokumentumok kibocsátásához alkalmazandó eljárással kapcsolatban (szabályalkotási eljárás), 01-2012 sz. EASA igazgatósági határozat.

³ Az Alaprendelet 52. cikkével, valamint a szabályalkotási eljárás 5. cikke (3) bekezdésével és 6. cikkével összhangban; az NPA dokumentum a <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php> címen érhető el.

⁴ Lásd a következő címen: <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Lásd a következő címen: <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Az Ügynökség akkor teszi közzé a kapcsolódó, a megfelelés elfogadható módzatait (Acceptable Means of Compliance, AMC) és az útmutatót (Guidance Material, GM) tartalmazó határozatot, amikor a Bizottság elfogadja a vonatkozó végrehajtási szabályokat.

Tájékoztatás céljából az Ügynökség a 2012-06. számú CRD dokumentumban közzétette az AMC és GM dokumentumot tartalmazó megfelelő ügynökségi határozat szövegének tervezetét.

2. Magyarázó megjegyzések

2.1. A megoldandó kérdések

A műszaki tartalom áttekintése

Az elmúlt évek során felismerték, hogy balesetek és váratlan események történhetnek, ha a repülőszemélyzet figyelme elterelődik az aktuális feladatról, és olyan tevékenységek kötik le, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül a repülés aktuális fázisához. Ilyen események a tárgyhoz nem tartozó beszélgetések, az utaskísérő személyzet nem lényeges ügyekben folytatott beszélgetései a pilótafülkében tartózkodókkal, a tárgyhoz nem kapcsolódó rádióhívások, az utastájékoztatósi célú bejelentések stb.. A hibázás esélye egyértelműen megnő, amikor a repülőszemélyzetet megzavarják, vagy elvonják a figyelmét a fő feladatairól. Az ilyen megzavarásnak vagy figyelemelterelésnek többek között olyan következményei lehetnek, mint például a repülési magasságtól való eltérés, a repülési iránytól való eltérés, futópályáról való letérés, valamint engedély nélküli felszállás vagy leszállás.

A repülésbiztonsági kockázatok tekintetében a repülőszemélyzetnek a légi jármű mozgása során mindig képesnek kell lennie arra, hogy amikor csak szükséges, figyelmét minden zavarás vagy elterelés nélkül a feladataira összpontosítsa. Ez különösen igaz a repülés biztonsági szempontból kulcsfontosságú fázisaira. A légi műveletekre vonatkozó végrehajtási szabályok, valamint azokhoz kapcsolódóan a megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és az útmutató dokumentumok (GM) hatályban vannak (956/2012/EU bizottsági rendelet⁶), illetve a belátható jövőben lépnek hatályba (amikor a Bizottság elfogadja az Ügynökség 01/2012⁷ és 02/2012⁸ számú véleményét). A következő elemek azonban még így sem fognak szerepelni a szabályzási keretben:

- a. a **zavarásmentes pilótafülke** koncepció;
- b. a repülőgépek gurulása mint **repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenység**; valamint
- c. a futópálya biztonságának javítását célzó **gurulási eljárások**.

Fentebb már röviden leírtuk, hogy miért van szükség ezeknek az elemeknek a mérlegelésére. A részletes magyarázat a 2012-06. sz. NPA dokumentumban szerepel. Az Ügynökség a „zavarásmentes pilótafülke eljárások” gyűjtőfogalom alatt foglalta össze a jelenlegi szabályalkotási feladatokat. Ezek a feladatok a légi járművek üzemeltetésére összpontosítanak. Az egyik legfontosabb cél a futópálya biztonságának javítása a gurulási fázisra vonatkozó üzemeltetési eljárások és legjobb gyakorlatok, többek között zavarásmentes pilótafülke eljárások bevezetése révén. Végrehajtási szabályok, a megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és útmutató dokumentum (GM) előterjesztése útján biztosítjuk azokat az elemeket, amelyeket az üzemeltetőnek a repülőszemélyzet, az utaskísérő személyzet és technikai személyzet által követendő és az alábbi repülési fázisokhoz kapcsolódó eljárások megalkotásánál figyelembe kell vennie:

⁶ A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

⁷ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2012. február 1-i 01/2012 számú véleménye a légi műveletek végrehajtási szabályait meghatározó bizottsági rendeletről „Légi jármű üzemeltetése – OPS (NCC-rész és NCO-rész)”. Ez a vélemény az e szabályalkotási tevékenységre vonatkozó NCC-részt (komplex motoros meghajtású légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartása) és NCO-részt (hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartása) tartalmazza. Lásd a következő címen: <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2012. április 16-i 02/2012 számú véleménye a légi műveletek „Légi jármű üzemeltetése – OPS (SPO-rész)” végrehajtási szabályait meghatározó bizottsági rendeletről. Ez a vélemény a jelenlegi szabályalkotási tevékenységre vonatkozó SPO-részt (egyedi légi szállítás) tartalmazza. Lásd a következő címen: <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

-
- a repülés összes kritikus fázisa (helikopterek esetében definíció szerint ez a gurulást is magában foglalja);
 - repülőgépek esetében a gurulás ideje alatt; valamint
 - felszállást követően az induló repülőtér, illetve leszállást megelőzően a célrepülőtér felett 10 000 lábnál alacsonyabb magasságon végrehajtott repülés esetén, az utazórepülések kivételével.

A gurulás, mint a repülőgépes műveletek biztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenysége

A zavarásmentes pilótafülke eljárásokkal összefüggő szabályalkotási feladatok egyik fontos kérdése volt annak eldöntése, hogy a repülőgépek gurulásának mi legyen a „státusza”. Következésképpen az Ügynökség a 2012-06. sz. NPA dokumentumban felkérte az érdekelteket, hogy válaszoljanak a következő kérdésre:

Kérdés: A repülőgépek gurulása

- a. biztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységként legyen-e kezelve, de úgy, hogy a végrehajtási szabályok ne sorolják azt a repülés kritikus szakaszai közé;
- b. a repülés kritikus szakaszaként legyen-e meghatározva, az utaskísérő személyzet tevékenységeire vonatkozó korlátozások nélkül (azaz mostantól az utaskísérő személyzet szolgáltatást nyújthat az utasoknak ebben a szakaszban); illetve
- c. a repülés kritikus szakaszaként legyen-e meghatározva, amelynek ideje alatt az utaskísérő személyzet kizárólag biztonsági vonatkozású feladatokat hajthat végre?

25 észrevételező közül 15 észrevételező egyértelmű választ adott a feltett kérdésre. E 15 észrevételező közül 12 az „a. választ” („a gurulás, mint biztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenység”) részesítette előnyben a kérdésre adott válaszként. Ez a kérdésre válaszoló észrevételezők egyértelmű többségét jelenti. Ezek a válaszadók nem adtak a 2012-06. sz. NPA dokumentumban szereplő okfejtésen túl további indoklást az álláspontjuk alátámasztására. Meg kell jegyeznünk, hogy az „a. választ” az NPA dokumentumban szereplő javasolt szabályozói szövegtervezet alapjául szolgáló lehetőséget írja le.

A „b. választ” („a gurulás a repülés kritikus szakasza, az utaskísérő személyzet tevékenységeire vonatkozó korlátozások nélkül”) három észrevételező (plusz még egy észrevételező, aki az „a. és a b. választ” is elfogadta) részesítette előnyben. A „b. választ” előnyben részesítő észrevételezők a következő főbb érveket említették:

- „Vállalati és magas rangú személyek részére végzett üzemeltetés során kifejezetten szükség van a gurulási időre az előkészületekhez.”
- „Nagy légi járművek fedélzetén nem szabad korlátozni az utaskísérő személyzet tevékenységét. Az utaskísérő személyzet gurulás idején történő szabad mozgása pozitív módon járul hozzá a repülésbiztonság egészéhez és jó hatással van az utasokra.”
- Ez a lehetőség „teljes összhangban lévő és összefüggő képet adna a pilóták számára”.

Végül az észrevételezők egyike sem részesítette előnyben a „c. választ” („a gurulás a repülés kritikus szakasza, az utaskísérő személyzet tevékenységeire vonatkozó korlátozásokkal”).

A beérkezett válaszok alapján az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a 2012-06. számú NPA dokumentumban javasoltaknak megfelelően a repülőgépek gurulását repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységként kell kezelni, de nem kell a repülés kritikus szakaszaként meghatározni. Az Ügynökség mindazonáltal azon a véleményen van, hogy az utaskísérő személyzet gurulás idején végzett korlátozás nélküli tevékenysége esetleg nagyobb repülésbiztonsági kockázatot jelenthet a repülőgépen tartózkodók számára, mivel az egyéb feladatok elvonhatják az utaskísérő személyzet figyelmét a repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységektől. Az Ügynökség ezért a későbbiekben szabályalkotási feladatot kezdeményezhet annak érdekében, hogy mérlegeljék az utaskísérő személyzet gurulás közbeni tevékenységének a repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységekre való korlátozását.

Biztonsági ajánlások

Szabályalkotási feladatokkal összefüggésben az Ügynökség a biztonsági ajánlásokra is köteles kitérni a szabályalkotási folyamat során folytatott tanácskozásain. A 2008. augusztus 20-án a Madrid-Barajas repülőtéren bekövetkezett, egy McDonnell Douglas DC-9-82 típusú gépet érintő

baleset kivizsgálása számos repülésbiztonsági ajánlást eredményezett. A jelenlegi szabályalkotási feladatokhoz a következő repülésbiztonsági ajánlások kapcsolódnak:

- a. SPAN-2011-021: Az ICAO kezdeményezéseivel való összhang érdekében az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek (EASA) ajánlott a szabályaiba bevezetnie **a repülés kritikus szakaszainak koncepcióját**, és meghatározni, hogy mely tevékenységek végzése fogadható el az említett szakaszokban.
- b. SPAN-2011-022: Ajánlott, hogy az üzemeltető által lebonyolított képzési programok értékelése során az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és a nemzeti polgári légiközlekedési hatóságok biztosítsák:
 - a **zavarásmentes pilótafülke koncepciójának** előtérbe kerülését;
 - hogy az említett koncepció betartásának fontossága, valamint az akár csak csekély mértékű megzavarások következményei hangsúlyt kapjanak; valamint
 - olyan példák és balesetek beemelését a képzési anyagba, amelyekben szerepet játszott a többek között a zavarásmentes pilótafülkére is kiterjedő szabályok be nem tartása.

Kijelenthetjük, hogy a légi műveletekre vonatkozó meglévő szabályok csakúgy, mint a későbbi végrehajtási szabályok, már tartalmazzák „a repülés kritikus szakaszainak koncepcióját”, például a következő formában:

- a „repülés kritikus szakaszainak” meghatározásai szerepelnek a 965/2012/EK bizottsági rendelet I. mellékletében (Fogalommeghatározások); valamint
- a repülés kritikus szakaszai során elfogadhatónak tekintett tevékenységekre vonatkozó végrehajtási szabályokat a 956/2012/EK bizottsági rendelet ORO része⁹ és CAT része¹⁰ tartalmazza, és az NCC rész¹¹, az NCO rész¹², valamint az SPO rész¹³ előírányozza azokat.

A jelenlegi szabályalkotási feladatok még tovább mennek a SPAN-2011-021 és a SPAN-2011-022 repülésbiztonsági ajánlások teljesítése terén a következő intézkedésekkel:

- a „zavarásmentes pilótafülke” fogalmának bevezetése;
- a „zavarásmentes pilótafülke” és a „repülés kritikus szakaszai” fogalmak összekapcsolása;
- a gurulási szakasz repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységként való meghatározása és a guruláshoz kapcsolódó eljárások meghatározása;
- a zavarásmentes pilótafülke eljárásokra vonatkozó megfelelés megfelelő módozatainak (AMC) biztosítása a repülőszemélyzet képzéséhez; valamint
- útmutató dokumentum biztosítása a zavarásmentes pilótafülke szakaszok során elfogadhatónak és nem elfogadhatónak tekintett tevékenységekről.

2.2. Célok

Az EASA-rendszer általános céljait az alaprendelet 2. cikke határozza meg. Ez a javaslat a 2.1. pontban körvonalazott kérdések megoldásával járul hozzá az általános célok eléréséhez. Ebből adódóan e javaslat konkrét célja az, hogy zavarásmentes pilótafülke eljárások és gurulási eljárások bevezetésével enyhítse a repülésbiztonsági kockázatot.

⁹ A III. melléklet (ORO rész) ORO.GEN.110 f) pontja.

¹⁰ A IV. melléklet (CAT rész) CAT.GEN.MPA.105 a) 9. és CAT.OP.MPA.210 b) pontja.

¹¹ Az Ügynökség 01/2012. sz. véleménye VI. mellékletének (NCC rész) NCC.GEN.105 b) pontja.

¹² Az Ügynökség 01/2012. sz. véleménye VII. mellékletének (NCO rész) NCO.GEN.105 b) pontja.

¹³ Az Ügynökség 02/2012. sz. véleménye VIII. mellékletének (SPO rész) SPO.GEN.105 b) pontja.

2.3. A szabályozási hatásvizsgálat összefoglalása

A szabályozási hatásvizsgálat (RIA)¹⁴ a következő lehetőségeket nevezte meg:

- a. 0. lehetőség: Alaplehetőség (nincs változás; továbbra is a kérdés elemzésében körvonalazott kockázat marad fenn).
- b. 1. lehetőség: Nincs szabályalkotás, de az üzemeltetők ösztönzést kapnak arra, hogy szükség szerint eljárásokat vezessenek be.
- c. 2. lehetőség: Zavarásmentes pilótafülke eljárásokat előíró szabályalkotás a repülés minden kritikus szakaszára, a repülőgépek gurulására és — az utazórepülések kivételével — a 10 000 láb alatti repülésekre vonatkozóan, adott esetben a végrehajtási szabályok, a megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és az útmutató dokumentum (GM) módosítása révén.

A repülőgépek gurulása repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységként van kezelve, de nincs a repülés kritikus szakaszai közé sorolva.

- d. 3. lehetőség: Zavarásmentes pilótafülke eljárásokat előíró szabályalkotás a repülés minden kritikus szakaszára és — az utazórepülések kivételével — a 10 000 láb alatti repülésekre vonatkozóan, adott esetben a végrehajtási szabályok, a megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és az útmutató dokumentum (GM) módosítása révén.

A repülőgépek gurulása a repülés kritikus szakaszai közé van sorolva.

A szabályozási hatásvizsgálat mindegyik lehetőségnél a repülésbiztonságot, a gazdasági és a harmonizációs hatást jelölte meg a legfontosabb hatásként. A szabályalkotási hatásvizsgálat megállapítása szerint a 2. lehetőség kap elsőbbséget. Ennek az az elsődleges oka, hogy ez a lehetőség a repülésbiztonsági kockázat nagy mértékű csökkenéséhez vezet, ugyanakkor ésszerű költségkihatásai vannak. A gurulásnak a repülés kritikus szakaszai közé sorolásával járó további terhek miatt a 3. lehetőség költségei várhatóan jelentős mértékben meghaladják a 2. lehetőség költségeit, ugyanakkor a repülésbiztonsági kockázat ezzel együtt csak kis mértékben lesz alacsonyabb. Ezenkívül a 2. lehetőség — a 0. lehetőséggel és az 1. lehetőséggel szemben — nem tér el a nemzetközileg elismert kézikönyvektől és cselekvési tervektől¹⁵. Ugyanakkor meg kell jegyeznünk, hogy a 2. lehetőség nem jelent teljes körű harmonizációt az Amerikai Egyesült Államok szabályozásával¹⁶.

2.4. Az érdekeltek aggályai

Amint fentebb már említettük, az Ügynökség 134 észrevételt kapott az érintettektől a 2012-06. sz. NPA dokumentummal kapcsolatos észrevételek benyújtási időszakát követően. Az észrevételezők néhány rendkívül értékes változtatási javaslatot tettek a megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és az útmutató dokumentum (GM) javasolt változatához. Mindazonáltal nem volt szükség a szöveg jelentősebb átdolgozására. A végrehajtási szabályokat illetően csak kisebb változtatásokat javasoltak. A változtatások részletes leírását a 2012-06. számú CRD dokumentum tartalmazza.

A 2012-06. számú CRD dokumentum közzétételét követően két hónap állt az észrevételezők rendelkezésére ahhoz, hogy reagáljanak a CRD dokumentumba foglalt változtatásokra. Az Ügynökség összesen öt véleményt kapott, a végrehajtási szabályokat illetően azonban egyetlen javaslat sem érkezett a szöveg módosítására.

¹⁴ A szabályozási hatásvizsgálat részleteit lásd a 2012-06. sz. NPA dokumentum C. fejezetében.

¹⁵ A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) „A futópályasértés kézikönyve” című (első kiadás, 2007) 9870 (AN/463) sz. dokumentuma és a futópályasértések megelőzésére irányuló európai cselekvési terv 2.0. kiadása. Lásd a következő címen: <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ A repülőszemélyzet tagjainak feladatai a United States Code of Federal Regulations (szövetségi szabályok kódexe) 14. címének 121. része 121.542 bekezdésében és 135. része 135.100 bekezdésében előírt feladatai. Az FAA olyan „zavarásmentes pilótafülke szabályt” alkotott, amely a gurulást a repülés kritikus szakaszaként és nem repülésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú tevékenységként határozza meg.

2.5. A javasolt módosítások áttekintése

1. számú szabályalkotási javaslat: A zavarásmentes pilótafülke eljárásokra vonatkozó jelenlegi szabályalkotási tevékenység kapcsán az Ügynökség figyelembe vette a Társult Légügyi Hatóság (JAA) „Üzemeltetési eljárások irányítócsoportja” (OPSG) által az Ügynökségnek elküldött szabályalkotási javaslatot, a 9870. számú ICAO-dokumentumot, a futópályasértések megelőzésére irányuló európai cselekvési tervet és az Egyesült Államok zavarásmentes pilótafülke eljárásokról szóló rendeletét. A „zavarásmentes pilótafülke”¹⁷ kifejezés értelmezése kapcsán felmerülő esetleges félreértések elkerülése érdekében az Ügynökség úgy döntött, hogy szükség van a kifejezés meghatározására. Az Ügynökség azt javasolja, hogy a légi műveletekre vonatkozó rendelet I. mellékletében (Fogalommeghatározások) szereplő végrehajtási szabályokba a következő meghatározás kerüljön be:

„»zavarásmentes pilótafülke«: olyan időszak, amikor a repülőszemélyzet tagjait a légi jármű biztonságos üzemeltetése vagy a légi járműben tartózkodók biztonsága szempontjából kritikus fontosságú ügyektől eltekintve nem szabad zavarni, illetve nem szabad a figyelmüket elvonni.”

E meghatározás szövegezése hasonló a 9870. számú ICAO-dokumentumban és az európai cselekvési tervben javasolt változathoz. Azoktól mindössze annyiban tér el, hogy kiegészült az „illetve nem szabad a figyelmüket elvonni” és a „vagy a légi járműben tartózkodók biztonsága” kifejezésekkel. Ezekre a változtatásokra a felülvizsgálati folyamat során tett javaslatok alapján került sor.

2. számú szabályalkotási javaslat: A zavarásmentes pilótafülke fogalmának meghatározása mellett eljárásokat is meg kellett határozni. Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy ennek elvégzésére az üzemeltetők a legilletékesebbek. Ezért javasoljuk a végrehajtási szabályok ORO részének, pontosabban az ORO.GEN.110 f) bekezdés módosítását annak előírásával, hogy az üzemeltetők hozzanak létre a zavarásmentes pilótafülke koncepció betartására vonatkozó eljárásokat.

3. számú szabályalkotási javaslat: Az Ügynökség szükségét érezte, hogy a végrehajtási szabályok eljárásaiban kitérjen a légi járművek gurulására. Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a biztonságos üzemeltetés biztosítása és a futópálya biztonságának javítása érdekében az üzemeltetőket kötelezni kellene ilyen eljárások bevezetésére. Következésképpen egy ilyen szabályra tettünk javaslatot a CAT részre (CAT.GEN.MPA.125), az NCC részre (NCC.GEN.120) és az SPO részre (SPO.GEN.120) vonatkozóan. Az Ügynökség azon a véleményen van, hogy az NCO rész kapcsán nincs szükség ilyen szabályra, mivel az a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásával összefüggő gurulás túlszabályozását jelentené¹⁸.

Köln, 2013. június 10.

P. GOUDOU
Ügyvezető igazgató
(aláírva)

¹⁷ A végrehajtási szabályokat, a megfelelés elfogadható módozatait (AMC) és az útmutató dokumentumot (GM) módosító szövegjavaslatban a „zavarásmentes pilótafülke” (sterile flight deck) kifejezés helyett a „zavarásmentes pilótafülke” (sterile flight crew compartment) kifejezés szerepel annak érdekében, hogy összhangban legyen a 965/2012/EU bizottsági rendeletben használt kifejezéssel.

¹⁸ Bár az NCO részhez semmilyen végrehajtási szabály javaslat nem tartozik, az Ügynökségnek az a véleménye, hogy az NCO részhez tartozó repülőgépek gurulásához útmutató dokumentumot (GM) kellene bevezetni. Erre az ügyvezető igazgató határozata útján kerül sor, amelyet az Ügynökség a vonatkozó végrehajtási szabályok Bizottság általi elfogadása után fog közzétenni. Az útmutató dokumentum (GM) szövegtervezetét lásd a 2012-06. számú CRD dokumentumban.

3. Referenciák

3.1. Érintett rendeletek

A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

3.2. Érintett határozatok

Az Ügynökség ügyvezető igazgatójának a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendelethez tartozó, a megfelelés elfogadható módozatairól (AMC) és útmutató dokumentumról (GM) szóló, 2012. október 24-i 2011/017/R határozata; „Az ORO részhez tartozó megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és útmutató dokumentum (GM)”. Lásd a következő címen: <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Az Ügynökség ügyvezető igazgatójának a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendelethez tartozó, a megfelelés elfogadható módozatairól (AMC) és útmutató dokumentumról (GM) szóló, 2012. október 24-i 2011/018/R határozata; „A CAT részhez tartozó megfelelés elfogadható módozatai (AMC) és útmutató dokumentum (GM)”. Lásd a következő címen: <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.