



Lokaðir ferlar í flugstjórnarklefa

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

STUTT YFIRLIT

Þetta álit fjallar um öryggismál sem tengjast ferlum í flugstjórnarklefa Öryggistilmælin, sem tengjast þessu málefni, voru metnar við gerð þessarar tillögu.

Sérstök markmið þessa álits eru að draga úr hættum sem tengjast mistökum vegna ókyrrðar eða truflunar flugáhafnar í þeim fösum flugs þar sem flugáhöfnin þarf að geta einbeitt sér að störfum sínum.

Þetta álit leggur til að hugtakið lokaðir ferlar í flugstjórnarklefa, verði búið til, íhugað verði hvort akstursfasi flugvéla verði talin starfræksla, sem er mjög mikilvæg öryggi, og ferlar fyrir akstur loftfara kynntir til sögunnar til þess að bæta öryggi á flugbrautum.

Gert er ráð fyrir því að tillögurnar, sem lagðar eru til, bæti öryggi á mikilvægum stigum flugsins (fyrir þylur, samkvæmt skilgreiningu, tekur þetta til aksturs), fyrir loftför við akstur og fyrir flug undir 10 000 fetum, nema í farflugi. Með breytingartillögunum er tryggð fylgni við ICAO.

Gildissvið		Framvindukort	
Reglugerðir og ákvarðanir sem verða fyrir áhrifum:	Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012, ákvarðanir 2012/017/R og ákvörðun 2012/018/R	Hugmyndaskjal:	Nr.
		Erindisbréf:	12/09/2011
		Reglusetningarhópur:	Já
		RIA gerð:	Létt
		Tæknilegt samráð við gerð NPA:	
		Birtingardagur NPA:	Nr.
			11/07/2012
		Lengd NPA samráðs:	3 mánuðir
		Rýnihópur:	Nr.
		Birtingardagur CRD:	13/02/2013
Hagsmunaaðilar sem verða fyrir áhrifum	Flugrekendur	Rýnihópur:	Nr.
Hvati/uppruni:	Öryggi	Markvisst samráð:	Nr.
Tilvísun:	N/A	Birtingardagur ákvörðunarinnar:	2015/Q3

Efnisyfirlit

1	Upplýsingar um málsmeðferð	3
1.1	Ferlið við regluþróunina	3
1.2	Uppbygging álitsins og tengdra skjala	3
1.3	Næstu skref í ferlinu	3
2	Skýring.....	5
2.1	Þau mál sem hér eru til skoðunar	5
2.2	Markmið.....	7
2.3	Yfirlit yfir mat á áhrifum reglugerðarinnar.....	7
2.4	Áhyggjur hagsmunaaðila	8
2.5	Yfirlit yfir breytingartillögurnar	8
3	Heimildir.....	10
3.1	Reglugerðir sem verða fyrir áhrifum	10
3.2	Ákvarðanir sem verða fyrir áhrifum	10

1 Upplýsingar um málsmeðferð

1.1 Ferlið við regluþróunina

Flugöryggisstofnun Evrópu (hér eftir nefnd *stofnunin*) gerði þetta álit í samræmi við reglugerð (EB) nr. 216/2008 (sem hér eftir er vísað til sem *grunnreglugerðarinnar*)¹ og reglusetningarferlið².

Þetta reglusetningarstarf er hluti af reglusetningaráætlun stofnunarinnar fyrir árin 2012 - 2015 samkvæmt RMT.0416 (OPS.009(a) og RMT.0417 (OPS.009(b))). Skilgreiningu á gildissviðinu og tímarammanum fyrir verkefnið má finna í erindisbréfinu (sjá framvindukortið á upphafssíðu).

Textadrög þessa álits voru gerð af stofnuninni með aðstoð reglusetningarhópsins RMT.0416 (OPS.009(a)) og RMT.0417 (OPS.009(b))). Haft var samráð við alla hagsmunaaðila með tilkynningunni um fyrirhugaðar breytingar (NPA) 2012-06³. 134 umsagnir bárust frá hagsmunaaðilum, meðal annars iðnaðinum og innlendum flugmálayfirvöldum.

Stofnunin brást við þeim og svaraði þeim athugasemdum sem bárust um NPA. Umsagnirnar, sem bárust, og svör stofnunarinnar eru skjalfest í skjalinu viðbrögð við umsögnum (e. Comment Response Document, CRD) 2012-06⁴.

Lokatexti þessa álits (þ.e. skýringarinnar og uppkastsins að reglugerðinni) var gerður af stofnuninni.

Framvindukortið á forsiðunni hér að ofan tíundar helstu áfangana í reglusetningarstarfinu.

1.2 Uppbygging álitsins og tengdra skjala

1. kafli þessa skjals inniheldur upplýsingar um málsmeðferðina sem tengist þessu verkefni. 2. kafli skýringar útskýrir kjarna hins tæknilega efnis, meðal annars markmiðin, veitir samantekt á matinu á áhrifum reglnanna, en það má finna í NPA, veitir upplýsingar um áhyggjur hagsmunaaðila og veitir yfirlit yfir þær breytingar sem lagðar eru til. 3. kafli inniheldur heimildir. Drögin að reglutextanum, sem stofnunin leggur til, eru birt í skjali á vefsíðu stofnunarinnar⁵.

1.3 Næstu skref í ferlinu

Þetta álit inniheldur breytingartillögur á reglugerðum Evrópusambandsins. Álitinu er beint til framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins en hún mun nota það sem tæknilegan grunn við undirbúning á tillögu að nýrri löggjöf.

Stofnunin mun birta ákvörðunina, sem inniheldur viðurkenndu leiðirnar til þess að uppfylla kröfur (AMC), sem þessu tengjast, og leiðbeiningarefnið (GM), þegar framkvæmdareglurnar, sem þessu tengjast, hafa verið samþykktar af framkvæmdastjórninni.

¹ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur á sviði almenningsflugs og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem fellir úr gildi tilskipun ráðsins 91/670/EBE, Reglugerð (EB) nr. 1592/2002 og tilskipun 2004/36/EB (Stjórnartíðindi Evrópu L 79, frá 19.03.2008, bls. 1), reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 6/2013 (Stjórnartíðindi Evrópu L 4, 9.1.2013, bls. 34).

² Stofnunin er bundin af því að fylgja skipulögðu reglusetningarferli eins og kveðið er á um í 52. grein (1) í grunnreglugerðinni. Ferlið hefur verið samþykkt af framkvæmdastjórn stofnunarinnar og er vísað til þess sem *reglusetningarferlisins*. Sjá ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar varðandi ferlið sem stofnunin notar við útgáfu álita, vottunarforskrifta og leiðbeiningarefnis (reglusetningarferlið), ákvörðun framkvæmdastjórnar EASA nr. 01-2012.

³ Í samræmi við 52. grein grunnreglugerðarinnar og 5. gr. (3) og 6. gr. í reglusetningarferlinu; NPA má finna á <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

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

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

Til upplýsingar hefur stofnunin birt drög að textanum fyrir ákvörðun stofnunarinnar, sem þessu tengist, með AMC og GM í CRD 2012-06.

2 Skýring

2.1 Þau mál sem hér eru til skoðunar

Yfirlit yfir tæknilegt innihald

Á umliðnum árum hefur komið í ljós að slys eða atvik kunna að eiga sér stað þegar flugáhöfn missir athyglina á störfum sínum og tekur upp starfa sem tengist ekki með beinum hætti viðkomandi stigi flugsins. Slíkur starfi er óviðkomandi samtöl, símtöl við flugáhöfn um mikilvæg efni, sem ekki er mikilvægt, óviðeigandi talstöðvarsamskipti, farþegatilkynningar o.s.frv. Augljóslega aukast líkurnar á mistökum þegar flugáhöfnin verður fyrir truflunum eða missir athyglina á meginstarfsskyldum sínum. Afleiðingar slíkra truflana eða ónæðis eru meðal annars hæðarfrávik, leiðarfrávik, flugbrautarbrot og flugtök eða landingar án leyfis.

Í ljósi áhætta gegn öryggi, verður flugáhöfnin ávallt að geta beint athygli sinni að starfsskyldum sínum án truflunar eða ónæðis af völdum þátta, sem ekki tengjast fluginu, þegar flugvélin er á ferð. Þetta á sérstaklega við þau stig flugsins sem eru mjög mikilvæg öryggisins vegna. Framkvæmdarreglur og tengdar viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni fyrir flugrekstur eru í gildi (reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012⁶ eða munu verða í gildi í fyrirsjáanlegri framtíð (þegar álit stofnunarinnar nr. 01/2012⁷ og nr. 02/2012⁸ hafa verið samþykkt af framkvæmdastjórninni). Hins vegar jafnvel þá verða eftirfarandi þættir ekki hluti af regluverkinu:

- a. hugtakið um **lokaða ferla í flugstjórnarklefa**;
- b. akstursfasi loftfara ákveðinn sem **starfræksla mikilvæg öryggi**; og
- c. **ferlar fyrir akstur loftfara** til þess að bæta öryggi flugbrauta.

Þörfinni á því að taka þessa þætti til skoðunar hefur stuttlega verið lýst að ofan og hefur hún verið útskýrð ítarlega í NPA 2012-06. Stofnunin gerði yfirlit yfir núverandi reglusetningarverkefni með fyrirsögninni Lokaðir ferlar í flugstjórnarklefa. Þessi verkefni snúast um starfrækslu loftfara. Annað mikilvægt markmið er að bæta öryggi flugbrauta með því að búa til starfræksluferla og góðar starfsvenjur akstursfasann, þar á meðal lokaða ferla í flugstjórnarklefanum. Lagt er til að framkvæmdareglurnar, viðurkenndu leiðirnar til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefnið hafi að geyma þætti, sem rekstraraðilinn getur haft í huga þegar hann ákveður verklagsreglur er varða flug, áhöfn og tæknimenn fyrir eftirfarandi stig flugsins:

- Öll mikilvæg stigs flugsins (fyrir þyrlur samkvæmt skilgreiningu er akstur einnig hluti af þessu);
- Fyrir flugvélar við akstur; og
- Undir 10 000 fetum yfir brottfararflugvelli eftir flugtak og á ákvörðunarflugvelli fyrir landingu, nema í farflugum.

⁶ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012, frá 05 október 2012 sem setur fram tæknilegar kröfur og stjórnsýsluferla tengda flugrekstri samkvæmt reglugerð (EB) nr. 216/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu (Stjórnartíðindi Evrópu L 296, 25.10.2012, bls. 1).

⁷ Álit Flugöryggisstofnunar Evrópu nr. 01/2012 frá 1. febrúar 2012 á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um framkvæmdareglur fyrir flugrekstur Flugrekstur – OPS (hluti-NCC og hluti-NCO). Þetta álit inniheldur hluta-NCC (tómstundaflug flókinna vélknúinna loftfara) og hluta-NCO (tómstundaflug annarra en flókinna vélknúinna loftfara) sem tengjast núverandi reglusetningarstarfi. Tiltækt á <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Álit Flugöryggisstofnunar Evrópu nr. 02/2012 frá 16. apríl 2012 á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um framkvæmdareglur fyrir flugrekstur Flugrekstur – OPS (hluti-NCC og hluti-SPO). Þetta álit inniheldur hluta-SPO (sérstök starfræksla) sem tengist núverandi reglusetningarstarfi. Tiltækt á <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Akstur loftfars sem starfræksla mikilvæg öryggi fyrir starfrækslu loftfara

Einn af helstu þáttunum í reglusetningarverkefnunum fyrir lokaða ferla í flugstjórnarklefa var að ákvarða *stöðu* aksturs loftfara. Af þeim sökum bað stofnunin hagsmunaaðilana í NPA 2012-06 um að svara eftirfarandi spurningu:

Spurning: Ætti akstur loftfara að vera:

- meðhöndlaður, sem starfsemi mikilvæg öryggi, en ekki að vera skilgreindur sem mikilvægur fasi flugs í framkvæmdareglunum;
- skilgreindur sem mikilvægur fasi flugs, með engum takmörkunum fyrir störf flugáhafna (þ.e. eins og er í dag þar sem flugáhafnir geta veitt farþegum þjónustu); eða
- skilgreindur sem mikilvægur fasi flugs og flugáhafnir eru takmarkaðar við störf sem tengjast öryggi?

Af öllum 25 umsagnaraðilunum svöruðu 15 umsagnaraðilar þeim spurningum sem lagðar voru fyrir þá með beinum hætti. 12 af þessum 15 umsagnaraðilum vildu heldur *svar a* (akstur er starfræksla mikilvæg öryggi) þetta er greinilegur meirihluti umsagnaraðilanna sem svöruðu spurningunni. Þessir umsagnaraðilar veittu enginn annan rökstuðning til viðbótar rökstuðningnum, sem ræddur var í NPA 2012-06, fyrir skoðunum sínum. Benda ætti á að *svar a* lýsir valmöguleika sem byggir á textatillögum fyrir reglurnar í NPA.

Svar b (akstur er mikilvægur fasi flugs með engar takmarkanir fyrir störf flugáhafna) var kosið af þremur umsagnaraðilum (auk eins umsagnaraðila sem valdi svör a og b). Helstu þættirnir sem umsagnaraðilarnir nefndu í þágu svars b voru:

- Starfsemi fyrirtækja og VIP þurfa sérstaklega að nota tímann við aksturinn við undirbúning.
- Um borð í stórum loftförum má ekki takmarka störf flugáhafna. Frjáls för flugáhafna í akstursfasa er jákvæð fyrir flugöryggi í heild og hefur jákvæð áhrif á farþega.
- Þessi valkostur myndi veita flugmönnum heildstætt yfirlit og í fullu samræmi.

Að lokum skal nefnt að enginn af umsagnaraðilunum kaus svar c (akstur loftfara er mikilvægur fasi flugs með takmörkunum fyrir störf flugáhafna).

Á grundvelli svaranna, sem bárust, ákvað stofnunin, eins og lagt er til í NPA 2012-06, að meðhöndla ætti akstur loftfara, sem starfrækslu sem er mikilvæg öryggi, en ekki ætti að skilgreina hann sem mikilvægan fasa flugsins. Samt sem áður er stofnunin þeirrar skoðunar að engar takmarkanir fyrir flugáhafnir við akstur loftfaranna gæti leitt til aukinna öryggishætta fyrir þá sem eru í flugvélinni þar sem önnur verkefni gætu dregið athygli flugáhafnarinnar frá störfum sem eru mikilvæg öryggi. Af þeim sökum getur verið að stofnunin hefji reglusetningarverkefni í framtíðinni þar sem íhugað verði að takmarka störf flugáhafna við akstur loftfara við störf sem eru mikilvæg öryggi.

Öryggistilmæli

Þegar það tengist reglusetningarverkefni ber stofnuninni sú skylda að fjalla um öryggistilmæli í umfjöllun sinni í reglusetningarferlinu. Rannsóknin á slysinu þar sem McDonnell Douglas DC-9-82 á Madrid Barajas flugvælinum 20. ágúst 2008 kom við sögu leiddi til fjölmargra öryggistilmæla. Eftirfarandi öryggistilmæli tengjast núverandi reglusetningarverkefni:

- SPAN-2011-021: Mælt er með því að Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA), í samræmi við ICAO frumkvæðin, kynni til sögunnar í reglugerðum sínum **hugtakið mikilvægur fasi flugs** og skilgreini þau störf sem talin eru ásættanleg í viðkomandi fösum.*

- b. SPAN-2011-022: Mælt er með því að Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og innlend flugmálayfirvöld tryggja við mat á þjálfunaráætlunum rekstraraðila að:
- **Hugtakið lokaðir ferlar í flugstjórnarklefa sé undirstrikað;**
 - Að mikilvægi þess að fylgja fyrrnefndu hugtaki sé áréttað, ásamt afleiðingum jafnvel smávægilegrar truflunar; og
 - Að dæmi og slys séu þar á meðal þar sem brot gegn reglugerðum, sem hafa með lokaðan ferli flugstjórnarklefans að gera, fái viðeigandi umfjöllun..

Segja má að hugtakið mikilvægur fasi flugs sé þegar í gildandi reglum um flugrekstur og einnig í framkvæmdarreglum framtíðarinnar, t.d. eins og hér segir:

- Skilgreiningar á mikilvægum fösum flugs má finna í viðauka I (skilgreiningar) við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 965/2012; og
- Framkvæmdareglurnar fyrir starfsemi, sem talin er ásættanleg í mikilvægum fösum flugs, er að finna í hluta-ORO⁹ og hluta-CAT¹⁰ í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 965/2012, og eru fyrirhugaðar í hluta-NCC¹¹, hluta-NCO¹² og í hluta-SPO¹³.

Núverandi reglusetningarverkefni tekur jafnvel meira á öryggistilmælum SPAN-2011-021 og SPAN-2011-022 með eftirfarandi ráðstöfunum:

- Skilgreiningin lokaður ferlar í flugstjórnarklefa er kynnt til sögunnar;
- Sambandi er komið á milli lokuðum ferlum í flugstjórnarklefanum og mikilvægra fasa flugsins;
- Akstursfasinn er ákveðinn sem starfsemi mikilvæg öryggi flugs og verklag við aksturinn búið til;
- AMC er veitt við þjálfun áhafnarmeðlima í lokuðum ferlum í flugstjórnarklefa; og
- Leiðbeiningar eru gefnar um þá starfsemi, sem talin er ásættanleg og óásættanleg, á tímum lokuðum ferlum í flugstjórnarklefa.

2.2 Markmið

Almenn markmið EASA kerfisins eru skilgreind í 2. grein grunnreglugerðarinnar. Þessi tillaga mun stuðla að almennum markmiðum með því að taka á þeim málum sem fjallað er um í kafla 2.1. Sérstök markmið þessa álits eru þess vegna að draga úr öryggishættum með því að kynna til sögunnar ferla um lokunnar ferla í flugstjórnarklefa og ferla fyrir akstur loftfara.

2.3 Yfirlit yfir mat á áhrifum reglugerðarinnar

Valkostirnir í matinu á áhrifum reglnanna (e. Regulatory Impact Assessment, RIA)¹⁴ voru eftirfarandi:

- a. Valkostur 0: Grunnlínuvalkostur (engin breyting, áhætta er áfram eins og tekið er fram í matinu á málinu).
- b. Valkostur 1: Engin reglusetning, en rekstraraðilar eru hvattir til þess að koma á ferlum eftir þörfum.
- c. Valkostur 2: Reglusetning fyrir lokaða ferla í flugstjórnarklefa fyrir alla mikilvæga fasa flugsins, fyrir akstur loftfara og fyrir flug undir 10 000 fetum, nema farflug, með því að

⁹ ORO.GEN.110(f) í viðauka III (Part-ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105(a)(9) og CAT.OP.MPA.210(b) í viðauka IV (Pat-CAT).

¹¹ NCC.GEN.105(b) í viðauka VI (hluti-NCC) við álit stofnunarinnar nr. 01/2012.

¹² NCC.GEN.105(b) í viðauka VI (hluti-NCC) við álit stofnunarinnar nr. 01/2012.

¹³ SPO.GEN.105(b) í viðauka VIII (hluti-SPO) við álit stofnunarinnar 02/2012.

¹⁴ Fyrir upplýsingar um RIA sjá kafla C í NPA 2012-06.

breyta framkvæmdareglum, viðurkenndum leiðum til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni eins og við á.

Akstur loftfara er meðhöndlaður, sem starfræksla mikilvæg öryggi, en hann er ekki skilgreindur sem mikilvægur fasi flugs.

- d. Valkostur 3: Reglusetning fyrir lokaða ferla í flugstjórnarklefa fyrir alla mikilvæga fasa flugsins, og fyrir flug undir 10 000 fetum, nema farflug, með því að breyta framkvæmdareglum, viðurkenndum leiðum til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni eins og við á.

Akstur loftfara er skilgreindur sem mikilvægur fasi flugs.

Mikilvægustu áhrifin sem bent var á í RIA fyrir hvern valkost voru áhrifin á öryggi, efnahag og samræmingu. Í RIA var ákvarðað að valkostur 2 sé heppilegasti kosturinn. Meginástæðan fyrir því er sú að þetta álit leiðir til mikils samdráttar á öryggishættum með hæfilegum áhrifum á kostnað. Gert er ráð fyrir því að kostnaðurinn við valkost 3 sé töluvert hærri en valkosti 2 vegna hinnar aukalegu byrði af því að skilgreina akstur sem mikilvægan fasa flugs, á meðan samdráttur á öryggishættunum er einungis örlítið lægri. Til viðbótar viku valkostur 2, öfugt við valkosti 0 og 1 ekki frá alþjóðlega samþykktum handbókum og aðgerðaráætlunum¹⁵. Benda skal á að valkostur 2 þýðir að ekki er full samræming við reglur Bandaríkjanna¹⁶.

2.4 Áhyggjur hagsmunaaðila

Eins og nefnt er að ofan, bærust stofnuninni í lok umsagnartíma NPA 2012-06 134 umsagnir frá hagsmunaaðilum. Nokkrar mjög góðar tillögur um breytingar á fyrirhuguðum AMC og GM voru lagðar til af umsagnaraðilunum. Hins vegar var ekki þörf á neinni stórri endurskoðun á textanum. Varðandi framkvæmdareglurnar, hafa einungis minniháttar breytingar verið lagðar til. Ítarleg lýsing á breytingunum er gefin í CRD 2012-06.

Eftir birtingu á CRD 2012-06, höfðu umsagnaraðilarnir tveggja mánaða tíma til þess að bregðast við breytingunum sem finna má í CRD. Í heildina bærust stofnuninni 5 viðbrögð. Hins vegar voru engar tillögur um að breyta texta framkvæmdareglanna.

2.5 Yfirlit yfir breytingartillögurnar

Reglusetningartillaga nr. 1: Fyrir núverandi reglusetningarstarf um lokaða ferla í flugstjórnarklefa, tók stofnunin til skoðunar reglusetningartillögur Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) til stofnunarinnar, Rekstrarferlar stýrihópsins (e. Operations Procedures Steering Group, OPSG), ICAO Doc 9870, Evrópsku aðgerðaráætlunina fyrir varnir gegn átroðslu á flugbrautum og reglur Bandaríkjanna um lokaða ferla í flugstjórnarklefa. Til þess að koma í veg fyrir allan misskilning hvað varðar hugtakið „lokaðir ferlar í flugstjórnarklefa“¹⁷ ákvað stofnunin að þörf væri á skilgreiningu á þessu hugtaki. Stofnunin leggur til að eftirfarandi skilgreining verði hluti af framkvæmdareglunum í viðauka I (skilgreiningar) í flugrekstrarreglugerðinni:

Lokaðir ferlar í flugáhafnarklefa' þýðir allur sá tími þegar áhafnar meðlimum loftfars ekki gert ónæði eða þeir truflaðir, nema vegna mála sem skipta miklu máli fyrir örugga stjórn flugvélarinnar eða öryggi farþega hennar.'

Orðalag þessarar skilgreiningar er svipað því sem lagt er til í ICAO Doc 9870 og í Evrópsku aðgerðaráætluninni. Eini munurinn er sá að orðalaginu eða truflaðir og eða öryggi farþega

¹⁵ Alþjóðaflugmálastofnunin Doc 9870 (AN/463), Handbók um varnir gegn átroðslu á flugbrautum, fyrsta útgáfa, 2007, og Evrópska aðgerðaráætlunin um varnir gegn átroðslu á flugbrautum, útgáfa 2.0. Tiltækt á <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Skyldum meðlima flugáhafna er lýst í málsgrein 121.542 í hluta 121 og í málsgrein 135.100 í hluta 135 í titli 14 í lögum Bandaríkjanna um alríkisreglugerðir. FAA skilgreindi regluna um lokaða ferla í flugstjórnarklefa þar sem akstur er skilgreindur sem mikilvægur fasi flugs, ekki sem starfsemi mikilvæg öryggi.

¹⁷ Í textatillögum um breytingar á framkvæmdareglunum, AMC og GM er hugtakið lokaður feril í flugáhafnarklefa notað í stað lokaður feril í flugstjórnarklefa til þess að halda samræmi við hugtakið sem notað er í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012.

hennar hefur verið bætt við. Þessar breytingar byggja á tillögum sem gerðar voru í endurskoðunarferlinu.

Reglusetningartillaga nr. 2: Burtséð frá skilgreiningunni á lokaðir ferlar í flugstjórnarklefa, þarf að kveða nánar á um ferlana. Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu að rekstraraðilarnir sjálfir séu bestir til þess fallnir að gera það. Því er lagt til að breyta hluta-ORO, þ.e. málsgrein ORO.GEN.110(f) í framkvæmdareglunum þannig að rekstraraðilarnir séu krafðir um að koma á ferlum sem fylgi hugtakinu um lokaða ferla í flugstjórnarklefa.

Reglusetningartillaga nr. 3: Stofnunin taldi þörf á því að fjalla um ferlana fyrir akstur loftfara í framkvæmdareglunum. Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu að skylda ætti rekstraraðilann til þess að koma á slíkum ferlum til þess að tryggja örugga starfrækslu og til þess að bæta flugbrautaöryggi. Af þeim sökum er slík regla lögð til í hluta-CAT (CAT.GEN.MPA.125), fyrir hluta-NCC (NCC.GEN.120), og fyrir hluta-SPO (SPO.GEN.120). Stofnunin er þeirrar skoðunar að ekki sé þörf á slíkri reglu fyrir hluta-NCO, þar sem það hefði í för með sér að akstur tómtundaflugs annarra en flókinna vélknúinna loftfara væri undirsettur of mikið af reglum¹⁸.

Köln, 10.júní 2013

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri
(undirritað)

¹⁸ Þrátt fyrir að ekki sé gerð tillaga um neina framkvæmdareglu fyrir hluta-NCO, er stofnunin þeirrar skoðunar að búa ætti til leiðbeiningarefni fyrir akstur loftfara samkvæmt hluta-NCO. Það verður gert í ákvörðun framkvæmdastjórans, sem birt verður af stofnuninni, þegar framkvæmdareglurnar, sem því tengjast, verða samþykktar af framkvæmdastjórninni. Varðandi textadrög að leiðbeiningarefninu, sjá CRD 2012-06.

3 Heimildir

3.1 Reglugerðir sem verða fyrir áhrifum

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012, frá 05 október 2012 sem setur fram tæknilegar kröfur og stjórnsluferla tengda flugrekstri samkvæmt reglugerð (EB) nr. 216/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu (Stjórnartíðindi Evrópu L 296, 25.10.2012, bls. 1).

3.2 Ákvarðanir sem verða fyrir áhrifum

Ákvörðun 2012/017/R framkvæmdastjóra stofnunarinnar frá 24. október 2012 um viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni fyrir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsluferla sem tengjast flugrekstri samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008; „Viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni við hluta-ORO“. Tiltækt á <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Ákvörðun 2012/018/R framkvæmdastjóra stofnunarinnar frá 24. október 2012 um viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni fyrir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsluferla sem tengjast flugrekstri samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008; „Viðurkenndar leiðir til þess að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni við hluta-ORO“. Tiltæk á <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.