



## Atzinums Nr. 05/2013

### Procedūras sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai

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

#### KOPSAVILKUMS

Šajā atzinumā aplūkots drošības jautājums saistībā ar pilotu kabīnes procedūrām. Ieteikumi drošības jomā attiecībā uz šo jautājumu tika izvērtēti, sagatavojot šo priekšlikumu.

Šā atzinuma būtiskākais mērķis ir mazināt riskus saistībā ar kļūdām, kas varētu rasties, ja lidojumu apkalpes uzmanība tiek novērsta vai to iztraucē lidojumu posmos, kad tai ir pilnībā jākoncentrējas uz saviem pienākumiem.

Atzinumā ir ierosināts ieviest jēdzienu "sterila pilotu kabīne", izskatīt gaisa kuģu manevrēšanas fāzi kā drošībai būtisku darbību un ieviest manevrēšanas procedūras skrejceļu drošības palielināšanai.

Ierosināto grozījumu nolūks ir palielināt drošību lidojumam būtisko fāžu laikā (helikopteriem pēc definīcijas tās nozīmē arī manevrēšanu), gaisa kuģu drošību manevrēšanas laikā un drošību lidojumos, kas tiek veikti nepilnu 10 000 pēdu augstumā, izņemot kreisēšanas lidojumus. Ar ierosināto grozījumu ieviešanu tiek nodrošināta atbilstība Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) prasībām.

Piemērojamība		Procesa shēma	
Ietekmētie tiesību akti un lēmumi:	Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012, Lēmums Nr. 2012/017/R un Lēmums Nr. 2012/018/R	Koncepcija:	nav
		Darba uzdevuma apraksts:	12/09/2011
		Noteikumu izstrādes grupa:	ir
		RIA veids:	viegls
		Tehniskā apspriešana	
		NPA izstrādes laikā:	nav
		NPA publicēšanas datums:	11/07/2012
		NPA apspriešanas ilgums:	3 mēneši
		Izvērtēšanas grupa:	nav
		CRD publicēšanas datums:	13/02/2013
Ietekmētās ieinteresētās personas:	Ekspluatanti	Izvērtēšanas grupa:	nav
Ierosinātājs/sākotnējais dokuments:	Drošība	Specializēta apspriešana:	nav
Atsauce:	Nav piemērojami	Atzinuma publicēšanas datums:	2015. g. 3. cet.

## Saturs

1	Informācija par procedūru.....	3
1.1	Noteikumu izstrādes procedūra .....	3
1.2	Atzinuma un saistīto dokumentu struktūra .....	3
1.3	Nākamie procedūras posmi.....	3
2	Paskaidrojums .....	5
2.1	Aplūkojamie jautājumi .....	5
2.2	Mērķi .....	7
2.3	Kopsavilkums par reglamentējošās ietekmes novērtējumu .....	7
2.4	Ieinteresēto pušu apsvērumi.....	8
2.5	Pārskats par ierosinātajiem grozījumiem .....	8
3	Atsauces.....	10
3.1	Ietekmētās regulas.....	10
3.2	Ietekmētie lēmumi .....	10

## 1 Informācija par procedūru

### 1.1 Noteikumu izstrādes procedūra

Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (tālāk — Aģentūra) šo atzinumu ir izstrādājusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 (tālāk — Pamatregula)<sup>1</sup> un Noteikumu izstrādes procedūru<sup>2</sup>.

Šis noteikumu izstrādes uzdevums ir iekļauts Aģentūras 2012.–2015. gada noteikumu izstrādes programmā kā RMT.0416 (OPS.009(a)) un RMT.0417 (OPS.009(b)). Uzdevuma tvērums un grafiks ir noteikts saistītajā darba uzdevuma aprakstā (sk. procesa shēmu pirmajā lapā).

Šā atzinuma teksta projektu ir izstrādājusi aģentūra, izmantojot Noteikumu izstrādes grupu RMT.0416 (OPS.009(a)) un RMT.0417 (OPS.009(b)) sniegto atbalstu. Apspriešanās ar visām ieinteresētajām pusēm notika, izmantojot Ierosināto grozījumu paziņojumu (NPA) 2012-06<sup>3</sup>. Tika saņemti 134 komentāri no ieinteresētajām pusēm, arī no nozares pārstāvjiem un valstu aviācijas iestādēm.

Aģentūra ir izskatījusi komentārus, kas attiecas uz NPA, un atbildējusi uz šiem komentāriem. Saņemtie komentāri un Aģentūras atbildes ir dokumentēti Komentāru analīzes dokumentā (CRD) Nr. 2012-06<sup>4</sup>.

Aģentūra ir izstrādājusi atzinuma galīgo tekstu (t. i., paskaidrojumu un regulas projektu).

Procesa shēmā pirmajā lapā sniegts kopsavilkums par šā noteikumu izstrādes uzdevuma galvenajiem pasākumiem.

### 1.2 Atzinuma un saistīto dokumentu struktūra

Šā atzinuma 1. sadaļā sniegta ar uzdevumu saistītā informācija par procedūru. 2. sadaļā "Paskaidrojums" ir izskaidrots galvenais tehniskais saturs un arī mērķi, sniegts kopsavilkums par regulatīvās ietekmes novērtējumu, kas ietverts NPA, sniegta informācija par ieinteresēto pušu apsvērumiem, kā arī iekļauts pārskats par ierosinātajiem grozījumiem. Atsauces ir ietvertas 3. sadaļā. Aģentūras ierosinātais noteikumu projekts atsevišķa dokumenta veidā ir publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē<sup>5</sup>.

### 1.3 Nākamie procedūras posmi

Atzinumā ir iekļauti Eiropas Savienības tiesību aktiem ierosinātie grozījumi. Atzinums ir adresēts Eiropas Komisijai, kas to izmantos par tehnisku bāzi tiesību akta priekšlikuma sagatavošanai.

Lēmumu, kas ietver attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai (AMC) un norāžu materiālus (GM), Aģentūra publicēs pēc tam, kad Komisija būs pieņēmusi saistītos īstenošanas noteikumus.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.), un kurā pēdējie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 6/2013 (OV L 4, 9.01.2013., 34. lpp.).

<sup>2</sup> Aģentūra ievēro strukturētu noteikumu izstrādes procesu, kā noteikts Pamatregulas 52. panta 1. punktā. Šo procesu ir pieņēmusi Aģentūras valde, un to sauc par "Noteikumu izstrādes procedūru". Valdes lēmumu par procedūru, ko Aģentūrā piemēro, izdodot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un norāžu materiālus (Noteikumu izstrādes procedūra), skatīt EASA MB Lēmumā Nr. 01-2012.

<sup>3</sup> Saskaņā ar Pamatregulas 52. pantu un Noteikumu izstrādes procedūras 5.(3) un 6. pantu; NPA ir pieejams tīmekļa vietnē <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>4</sup> Dokuments pieejams tīmekļa vietnē <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Dokuments pieejams tīmekļa vietnē <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

---

Informatīvos nolūkos Aģentūra publicētajā dokumentā CRD 2012-06 ir iekļāvusi saistītā Aģentūras lēmuma projektu, kas ietver attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai un norāžu materiālus.

## 2 Paskaidrojums

### 2.1 Aplūkojamie jautājumi

#### Pārskats par tehnisko saturu

Gadu gaitā ir konstatēts, ka negadījums vai starpgadījums ir iespējams, ja lidojuma apkalpe novērš uzmanību no veicamajiem uzdevumiem un pievēršas darbībām, kas nav tieši saistītas ar lidojuma attiecīgo fāzi. Šādas darbības ir sarunas, kas neattiecas uz tiešajiem pienākumiem, salona apkalpes izsaukumi nebūtisku jautājumu dēļ, neatbilstoši radio izsaukumi, paziņojumi pasažieriem u. tml. Ir skaidrs, ka kļūdas iespējamība ir lielāka laikā, kad lidojuma apkalpes uzmanība ir novērsta no tās tiešajiem pienākumiem vai apkalpe tiek traucēta. To seku vidū, ko var izraisīt šāda iztraucēšana vai uzmanības novēršana, ir novirzīšanās no norādītā augstuma, novirzīšanās no kursa, skrejceļu noteikumu pārkāpumi un pacelšanās vai piezemēšanās, neievērojot noteikto atstatumu.

Nemot vērā drošības risku, ir nepieciešams, lai lidojuma apkalpe varētu pilnībā koncentrēties uz savu pienākumu veikšanu un gaisa kuģa kustības laikā tās uzmanību nenovērstu ar lidojumu nesaistīti jautājumi. Jo īpaši tas attiecas uz drošībai būtiskām lidojuma fāzēm. Lidaparātu ekspluatācijas īstenošanas noteikumi un saistītie līdzekļi atbilstības panākšanai (AMC) un norāžu materiāli (GM) ir spēkā (Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012<sup>6</sup>) vai stāsies spēkā pārredzamā nākotnē (kad Komisija būs pieņēmusi Aģentūras Atzinumus Nr. 01/2012<sup>7</sup> un Nr. 02/2012<sup>8</sup>). Tomēr arī tad tiesiskajā regulējumā nebūs ietverti šādi elementi:

- a. **sterilas pilotu kabīnes** koncepcija;
- b. lidmašīnu manevrēšanas fāze kā **drošībai būtiska darbība**; un
- c. **manevrēšanas procedūras** skrejceļu drošības palielināšanai.

Nepieciešamība apsvērt šos elementus īsi ir aprakstīta iepriekš, bet sīkāk tā ir izskaidrota dokumentā NPA 2012-06. Pašreizējos noteikumu izstrādes uzdevumus Aģentūra ir apkopojusi zem virsraksta "Procedūras sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai". Šie uzdevumi ir koncentrēti uz gaisa kuģu ekspluatāciju. Viens no galvenajiem mērķiem ir palielināt skrejceļu drošību, ieviešot ekspluatācijas procedūras un īstenojot labāko praksi manevrēšanas fāzei un arī procedūras sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai. Īstenošanas noteikumi, AMC un GM ir ierosināti, lai nodrošinātu, ka ekspluatants, izstrādājot savas procedūras, šos elementus uzskatītu par atbilstošiem attiecībā uz lidojumu, kabīni un tehnisko apkalpi šādās lidojuma fāzēs:

- visās būtiskajās lidojuma fāzēs (helikopteriem pēc definīcijas tās nozīmē arī manevrēšanu);
- lidmašīnu manevrēšanas laikā; un
- atroties nepilnu 10 000 pēdu augstumā virs izlidošanas lidlauka pēc pacelšanās un virs galapunkta lidlauka pirms nolaišanās, izņemot kreisēšanas lidojumus.

<sup>6</sup> Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012, 1. lpp.).

<sup>7</sup> Eiropas Aviācijas drošības aģentūras Atzinums Nr. 01/2012 (2012. gada 1. februārī) Komisijas Regulai, ar ko nosaka gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumus "Gaisa kuģu ekspluatācija — OPS (NCC daļa un NCO daļa)". Atbilstoši pašreizējai noteikumu izstrādes procedūrai šajā Atzinumā ir ietverta NCC daļa (sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciāla ekspluatācija) un NCO daļa (tādu gaisa kuģu nekomerciāla ekspluatācija, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi). Pieejamas tīmekļa vietnē <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

<sup>8</sup> Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2012. gada 16. aprīļa Atzinums Nr. 02/2012 Komisijas Regulai, ar ko nosaka gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumus "Gaisa kuģu ekspluatācija — OPS (SPO daļa)". Atbilstīgi pašreizējai noteikumu izstrādes procedūrai šajā Atzinumā ir ietverta SPO daļa (īpaši ekspluatācijas veidi). Pieejama tīmekļa vietnē <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

## Manevrēšanas fāze kā lidmašīnu ekspluatācijas drošībai būtiska darbība

Viens no galvenajiem uzdevumiem, izstrādājot noteikumus par procedūrām sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai, bija pieņemt slēdzienu attiecībā uz lidmašīnu manevrēšanas "statusu". Tāpēc NPA 2012-06 Aģentūra lūdza ieinteresētās puses atbildēt uz šādu jautājumu.

**Jautājums:** Vai lidmašīnas manevrēšana būtu:

- a. jāuzskata par drošībai būtisku darbību, taču nebūtu jādefinē kā lidojumam būtiska fāze īstenošanas noteikumos;
- b. jādefinē kā lidojumam būtiska fāze, neparedzot nekādus ierobežojumus salona apkalpes darbībām (t. i., salona apkalpe varētu sniegt pakalpojumus pasažieriem, kā tas ir tagad); vai
- c. jādefinē kā lidojumam būtiska fāze, salona apkalpei ļaujot veikt tikai ar drošību saistītus pienākumus?

No visiem 25 komentāru autoriem 15 komentāru autori skaidri atbildēja uz uzdoto jautājumu. No šiem 15 komentāru autoriem, atbildot uz jautājumu, 12 izvēlējās "a" atbildi ("manevrēšana kā drošībai būtiska darbība"). Šis nepārprotami ir vairākums komentāru autoru, kas atbildēja uz jautājumu. Šie komentāru autori nesniedz papildu pamatojumu savam viedoklim, izņemot pamatojumu, kas apspriests dokumentā NPA 2012-06. Būtu jānorāda, ka "a" atbildē raksturots risinājums, pēc kura tika sagatavots ierosinātais NPA paziņojuma teksts par grozījuma priekšlikumu.

"b" atbildi ("manevrēšanas atzīšanu par lidojumam būtisku fāzi, neparedzot nekādus ierobežojumus salona apkalpes darbībām") izvēlējās trīs komentāru autori (plus viens komentāru autors, kas izvēlējās "a" un "b" atbildi). Galvenie aspekti, ko norādīja komentāru autori, kas izvēlējās "b" atbildi, bija šādi:

- "Darbībām, kas ietver korporatīvos un jo īpaši VIP klientus, ir vajadzīgs laiks, lai sagatavotos manevrēšanai";
- "Lielā gaisa kuģī salona apkalpes darbības nedrīkst ierobežot. Salona apkalpes locekļu brīva pārvietošanās manevrēšanas fāzes laikā palielina lidojuma drošību kopumā un pozitīvi ietekmē pasažierus";
- Šis risinājums "nodrošinātu pilnīgi konsekventu un saskaņotu ainu pilotiem".

Visbeidzot neviens no komentāru autoriem neizvēlējās "c" atbildi ("manevrēšanas definēšana kā lidojumam būtiska fāze, salona apkalpei ļaujot veikt tikai ar drošību saistītus pienākumus").

Pēc saņemtajām atbildēm Aģentūra secināja: kā ierosināts dokumentā NPA 2012-06 — lidmašīnu manevrēšana būtu jāuzskata par drošībai būtisku darbību, taču tā nebūtu jādefinē kā lidojumam būtiska fāze. Tomēr Aģentūra uzskata, ka, nepiemērojot nekādus ierobežojumus salona apkalpei manevrēšanas fāzē, personu drošība uz klāja varētu būt apdraudēta vairāk, jo citi uzdevumi varētu novērst salona apkalpes locekļu uzmanību no drošībai būtiskām darbībām. Tāpēc Aģentūra varētu ierosināt, lai nākotnē noteikumu izstrādes procesā tiktu izskatīta iespēja, ka manevrēšanas laikā salona apkalpes locekļi drīkst veikt tikai drošībai būtiskas darbības.

## Drošības ieteikumi

Ja tas ir saistīts ar noteikumu izstrādes uzdevumu, Aģentūrai, apspriežoties noteikumu izstrādes procesā, jāpievērš uzmanība drošības ieteikumiem. Pēc negadījuma ar "McDonnell Douglas DC-9-82" Madrides Barahas lidostā 2008. gada 20. augustā Madrides tika izteikti

vairāki ieteikumi attiecībā uz drošību. Ar pašreizējiem noteikumu izstrādes uzdevumiem ir saistīti šādi drošības ieteikumi:

- a. SPAN-2011-021: ieteikts, lai Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) atbilstoši ICAO iniciatīvām savos noteikumos ieviestu **lidojumam būtisku fāžu koncepciju** un definētu darbības, kas uzskatāmas par pieņemamām šo fāžu laikā.
- b. SPAN-2011-022: ieteikts, lai Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) un valstu civilās aviācijas iestādes, izvērtējot ekspluatanta mācību programmas, nodrošinātu, ka:
  - ir uzsvērta **sterilas pilotu kabīnes koncepcija**;
  - uzsvērta, cik svarīgi ir ievērot šo koncepciju, un norādītas sekas, ko var izraisīt pat nelieli traucējumi; un
  - iekļauti piemēri un tādu negadījumu apraksti, kur būtisks faktors bijis fakts, ka nav ievēroti noteikumi par sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanu.

Var teikt, ka "lidojumam būtisku fāžu koncepcija" jau ir paredzēta pašlaik spēkā esošajos noteikumos par lidaparātu ekspluatāciju, un to paredzēts iekļaut arī nākamajos īstenošanas noteikumos, piemēram:

- "lidojumam būtisku fāžu" definīcijas ir Komisijas Regulas (EK) Nr. 965/2012 I pielikumā (Definīcijas); un
- īstenošanas noteikumi darbībām, kas uzskatāmas par pieņemamām lidojumam būtisko fāžu laikā, nosauktas Komisijas Regulas (EK) Nr. 965/2012 *ORO* daļā<sup>9</sup> un *CAT* daļā<sup>10</sup>, un ir paredzēts tās iekļaut arī *NCC* daļā<sup>11</sup>, *NCO* daļā<sup>12</sup> un *SPO* daļā<sup>13</sup>.

Pašreizējos noteikumu izstrādes uzdevumos drošības ieteikumi SPAN-2011-021 un SPAN-2011-022 tiek izstrādāti vēl sīkāk, ieviešot šādus papildinājumus:

- ieviešot "sterilas pilotu kabīnes" definīciju;
- nosakot saistību starp jēdzieniem "sterila pilotu kabīne" un "lidojumam būtiskas fāzes";
- nosakot, ka manevrēšanas fāze ir lidojuma drošībai būtiska darbība, un ieviešot manevrēšanas procedūras;
- nodrošinot apkalpes locekļiem mācību kursu par *AMC* saistībā ar procedūrām sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai; un
- nodrošinot *GM* attiecībā uz darbībām, kas uzskatāmas par pieņemamām, un darbībām, kas uzskatāmas par nepieņemamām sterilas pilotu kabīnes laikā.

## 2.2 Mērķi

EASA sistēmas vispārējie mērķi ir noteikti Pamatregulas 2. pantā. Šis priekšlikums papildinās vispārējos mērķus, risinot 2.1. sadaļā izklāstītās problēmas. Tāpēc būtiskākais šā priekšlikuma mērķis ir mazināt drošības risku, ieviešot procedūras sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai un manevrēšanas procedūras.

## 2.3 Kopsavilkums par reglamentējošās ietekmes novērtējumu

Reglamentējošās ietekmes novērtējumā (*RIA*)<sup>14</sup> tika noteikti šādi risinājumi:

<sup>9</sup> III pielikuma (*ORO* daļas) *ORO.GEN.110(f)* punkts.

<sup>10</sup> IV pielikuma (*CAT* daļas) *CAT.GEN.MPA.105(a)(9)* punkts un *CAT.OP.MPA.210(b)* punkts.

<sup>11</sup> Aģentūras Atzinuma Nr. 01/2012 IV pielikuma (*NCC* daļas) *NCC.GEN.105(b)* punkts.

<sup>12</sup> Aģentūras Atzinuma Nr. 01/2012 VII pielikuma (*NCO* daļas) *NCO.GEN.105(b)* punkts.

<sup>13</sup> Aģentūras Atzinuma Nr. 02/2012 VIII pielikuma (*SPO* daļas) *PO.GEN.105(b)* punkts.

<sup>14</sup> Lai iegūtu sīkāku informāciju par *RIA*, skatīt *NPA 2012-06 C* sadaļu.

- a. Risinājums Nr. 0. Sākotnējais risinājums (bez grozījumiem, riski paliek tādi, kā izklāstīts šīs problēmas analizē).
- b. Risinājums Nr. 1. Noteikumi netiek izstrādāti, bet ekspluatanti tiek mudināti vajadzības gadījumā izstrādāt procedūras.
- c. Risinājums Nr. 2. Tiek izstrādāti noteikumi procedūrām sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai visās lidojumam būtiskajās fāzēs, lidmašīnu manevrēšanai un lidojumiem zemāk par 10 000 pēdām, izņemot kreisēšanas lidojumus, un veikti atbilstoši grozījumi īstenošanas noteikumos, *AMC* un *GM*.

Lidmašīnu manevrēšana tiek uzskatīta par drošībai būtisku darbību, taču netiek definēta kā lidojumam būtiska fāze.

- d. Risinājums Nr. 3. Tiek izstrādāti noteikumi procedūrām sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai visās lidojumam būtiskajās fāzēs un lidojumos zemāk par 10 000 pēdu augstumu, izņemot kreisēšanas lidojumus, un veikti attiecīgi grozījumi īstenošanas noteikumos, *AMC* un *GM*.

Lidmašīnu manevrēšana tiek definēta kā lidojumam būtiska fāze.

Svarīgākās ietekmes jomas, kas *RIA* ir konstatētas katram risinājumam, skar drošību, ekonomisko ietekmi un ietekmi uz saskaņošanu. *RIA* procesā tika secināts, ka visvēlamākais ir risinājums Nr. 2. Galvenais iemesls — šis risinājums ļauj būtiski samazināt drošības risku un tā ietekme uz izmaksām ir pamatota. Tiek lēsts, ka risinājuma Nr. 3 izmaksas būtu ievērojami lielākas par risinājuma Nr. 2 izmaksām, ņemot vērā papildu slogu, ko radītu manevrēšanas definēšana par lidojumam būtisku fāzi, vienlaikus drošības riska līmenis būtu tikai mazliet zemāks. Turklāt risinājumā Nr. 2 — atšķirībā no risinājuma Nr. 0 un Nr. 1 — tiek saglabāta atbilstība starptautiski atzītām rokasgrāmatām un rīcības plāniem<sup>15</sup>. Tomēr jānorāda, ka risinājuma Nr. 2 gadījumā trūktu pilna saskaņojuma ar regulējumu *ASV*<sup>16</sup>.

## 2.4 Ieinteresēto pušu apsvērumi

Jau iepriekš minēts, ka, beidzoties dokumenta *NPA* 2012-06 komentēšanas periodam, Aģentūra no ieinteresētajām pusēm bija saņēmusi 134 komentārus. Komentāru autori bija ierosinājuši dažus ļoti vērtīgus priekšlikumus ierosināto *AMC* un *GM* grozīšanai. Taču teksta būtiska pārskatīšana nebija jāveic. Par īstenošanas noteikumiem tika iesniegti tikai nebūtiski ierosinājumi grozījumiem. Sīks grozījumu apraksts ir dokumentā *CRD* 2012-06.

Pēc *CRD* 2012-06 publicēšanas komentāru autori divus mēnešus varēja iesniegt atsauksmes par grozījumiem, kas iestrādāti *CRD*. Kopumā Aģentūra saņēma piecas atsauksmes. Taču par īstenošanas noteikumiem netika saņemts neviens priekšlikums teksta grozīšanai.

## 2.5 Pārskats par ierosinātajiem grozījumiem

**Noteikumu izstrādes priekšlikums Nr. 1.** Attiecībā uz pašreizējo noteikumu izstrādes darbību saistībā ar procedūrām sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai Aģentūra ņēma vērā noteikumu izstrādes priekšlikumu par Apvienotās aviācijas iestādes (*JAA*) "Ekspluatācijas procedūru vadības grupu" (*OPSG*), *ICAO* dokumentu Nr. 9870, Eiropas Rīcības plānu nobraukšanas no skrejceļa novēršanai un *ASV* noteikumus par procedūrām sterilas pilotu kabīnes nodrošināšanai. Lai novērstu pārpratumus attiecībā uz jēdzienu "sterila pilotu

<sup>15</sup> Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas dokuments Nr. 9870 (AN/463) "Nobraukšanas no skrejceļa novēršanas rokasgrāmata" (Manual on the Prevention of Runway Incursions), pirmais izdevums, 2007, un Eiropas Rīcības plāns nobraukšanas no skrejceļa novēršanai, 2.0. izdevums. Pieejami tīmekļa vietnē <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

<sup>16</sup> Lidojumu apkalpes locekļu pienākumi, kā noteikts *ASV* Federālo noteikumu kodeksa (U.S Code of Federal Regulations) 14. nodaļas 121. daļas 121.542. punktā un 135. daļas 135.100. punktā. Federālā Aviācijas administrācija (*FAA*) ieviesusi "sterilas pilotu kabīnes noteikumu", definējot manevrēšanu kā lidojumam būtisku fāzi, nevis kā drošībai būtisku darbību.



kabīne”<sup>17</sup>, Aģentūra nolēma, ka jāizstrādā šā jēdziena definīcija. Aģentūra ierosina regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju I pielikumā (Definīcijas) izklāstītajos īstenošanas noteikumos iekļaut šādu definīciju:

“*Sterila lidojumu apkalpes kabīne*” nozīmē laika periodu, kad lidojuma apkalpe netiek traucēta vai netiek novērsta tās uzmanība, izņemot gadījumus, kad tas ir kritiski svarīgi drošai gaisa kuģa darbībai vai personu uz tā klāja drošībai.”

Šīs definīcijas formulējums ir līdzīgs formulējumam, kas ierosināts ICAO dokumentā Nr. 9870 un Eiropas Rīcības plānā. Vienīgā atšķirība — šī definīcija ir papildināta ar frāzēm “vai netiek novērsta tās uzmanība” un “personu uz tā klāja drošībai”. Šīs izmaiņas veiktas atbilstoši pārskatīšanas procesā izteiktajiem priekšlikumiem.

**Noteikumu izstrādes priekšlikums Nr. 2.** Papildus sterilas pilotu kabīnes definīcijai ir jāizstrādā procedūras. Aģentūra ir secinājusi, ka šajā jautājumā viskompetentākie ir paši ekspluatanti. Tāpēc ierosināts grozīt īstenošanas noteikumu ORO daļu, proti, ORO.GEN.110(f) punktu, paredzot, ka ekspluatantiem ir jāizstrādā procedūras, ņemot vērā sterilas pilotu kabīnes koncepciju.

**Noteikumu izstrādes priekšlikums Nr. 3.** Aģentūra uzskatīja, ka īstenošanas noteikumos ir jāaplūko gaisa kuģa manevrēšanas procedūras. Aģentūra secināja, ka, lai garantētu drošu ekspluatāciju un palielinātu skrejceļa drošību, par šādu procedūru ieviešanu būtu jāatbild ekspluatantam. Tāpēc ir ierosināts šādu noteikumu iekļaut CAT daļā (CAT.GEN.MPA.125), NCC daļā (NCC.GEN.120) un SPO daļā (SPO.GEN.120). Aģentūra uzskata, ka šāds noteikums nav jāiekļauj NCO daļā, jo tas nozīmētu pārmērīgu regulējumu attiecībā uz tādu gaisa kuģu, kas nav sarežģīti, t. i., ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālu ekspluatāciju<sup>18</sup>.

Ķelnē, 2013. gada 10. jūnijā

P. GOUDOU  
Izpilddirektors  
(paraksts)

<sup>17</sup> Lai nodrošinātu konsekveni ar terminu, kas izmantots Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012, ierosinātajā tekstā īstenošanas noteikumu, AMC un GM grozīšanai jēdziena “sterila pilotu kabīne” vietā ir lietots jēdziens “sterila lidojumu apkalpes kabīne”.

<sup>18</sup> Kaut arī NCO daļai nav ierosināti īstenošanas noteikumi, Aģentūra uzskata, ka NCO daļā minēto lidmašīnu manevrēšanai būtu jāievieš GM. Tas tiks izdarīts izpilddirektora lēmumā, ko Aģentūra publicēs, kad Komisija būs pieņēmusi attiecīgos īstenošanas noteikumus. GM teksta projektu skatīt dokumentā CRD 2012-06.

## 3 Atsauces

### 3.1 Ietekmētās regulas

Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012, 1. lpp.).

### 3.2 Ietekmētie lēmumi

Aģentūras izpilddirektora 2012. gada 24. oktobra Lēmums Nr. 2012/017/R par attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai un norādēm Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regulai (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008; "Attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai un norādes ORO daļai". Pieejami tīmekļa vietnē <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Aģentūras izpilddirektora 2012. gada 24. oktobra Lēmums Nr. 2012/018/R par attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai un norādēm Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regulai (ES) Nr. 965/2012 ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008; "Attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai un norādes CAT daļai". Pieejams tīmekļa vietnē <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.