



## Steriele-cockpitprocedures

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

### SAMENVATTING

Dit advies heeft betrekking op een veiligheidskwestie inzake cockpitprocedures. De met deze kwestie verband houdende veiligheidsaanbevelingen zijn bij de opstelling van dit voorstel in aanmerking genomen.

Het specifieke doel van dit advies is het beperken van risico's in verband met fouten die het gevolg zijn van de omstandigheid dat de cockpitbemanning gestoord of afgeleid wordt tijdens vluchtfasen waarin zij zich geheel op haar taken moet kunnen concentreren.

Voorgesteld wordt het steriele-cockpitconcept in te voeren, de taxifase bij vleugelvliegtuigen als een voor de veiligheid cruciale activiteit aan te merken en te voorzien in procedures voor taxiën ter verbetering van de veiligheid op start- en landingsbanen.

De voorgestelde wijzigingen zullen naar verwachting een verbetering van de veiligheid opleveren tijdens kritieke vluchtfasen (die bij helikopters per definitie taxiën omvatten), tijdens taxiën van vleugelvliegtuigen en wanneer onder 10 000 voet gevlogen wordt, behalve tijdens de kruisvlucht, en zullen overeenstemming met de ICAO-voorschriften waarborgen.

Toepasselijkheid		Procesoverzicht	
Betrokken verordeningen en besluiten:	Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie, besluit 2012/017/R en besluit 2012/018/R	Ontwerpdocument:	Nee
		Terms of Reference:	12/9/2011
		Regelgevingsgroep:	Ja
		RIA-type:	Licht
		Technische raadpleging tijdens opstellen van NPA:	Nee
		Publicatiedatum van de NPA:	11/7/2012
		Duur van de NPA-raadpleging:	3 maanden
		Werkgroep:	Nee
Betrokken belanghebbenden:	Exploitanten	Publicatiedatum van het CRD:	13/2/2013
Driver/herkomst:	Veiligheid	Werkgroep:	Nee
Referentie:	n.v.t.	Gerichte raadpleging:	Nee
		Publicatiedatum van het besluit:	3e kwartaal 2015

TE.RPRO.00036-002© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet.

## Inhoud

1	Procedurele informatie.....	3
1.1	Regelgevingsprocedure .....	3
1.2	Opzet van het advies en van de gerelateerde documenten .....	3
1.3	Volgende stappen in de procedure.....	3
2	Toelichting .....	5
2.1	De problemen die aangepakt moeten worden .....	5
2.2	Doelstellingen .....	7
2.3	Samenvatting van de regelgevingseffectbeoordeling .....	8
2.4	Punten van zorg onder belanghebbenden .....	8
2.5	Overzicht van de voorgestelde wijzigingen .....	9
3	Referenties .....	10
3.1	Betrokken verordeningen .....	10
3.2	Betrokken besluiten.....	10

## 1 Procedurele informatie

### 1.1 Regelgevingsprocedure

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna 'het Agentschap') heeft dit advies opgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 (hierna 'de basisverordening')<sup>1</sup> en de regelgevingsprocedure<sup>2</sup>.

Deze regelgevingsactiviteit maakt deel uit van het regelgevingsprogramma van het Agentschap voor 2012-2015 als RMT.0416 (OPS.009(a)) en RMT.0417 (OPS.009(b)). De reikwijdte en het tijdschema voor deze taak zijn vastgelegd in de desbetreffende Terms of Reference (zie het procesoverzicht op de titelpagina).

De ontwerptekst van dit advies is door het Agentschap opgesteld met steun van de regelgevingsgroep voor RMT.0416 (OPS.009(a)) en RMT.0417 (OPS.009(b)). Alle belanghebbende partijen zijn via Notice of Proposed Amendment (NPA) 2012-06<sup>3</sup> geraadpleegd. Er zijn 134 opmerkingen ontvangen van belanghebbende partijen, waaronder ondernemingen en nationale luchtvaartautoriteiten.

Het Agentschap heeft zich over de opmerkingen op de NPA gebogen en daarop gereageerd. De ontvangen opmerkingen en de reacties van het Agentschap zijn opgenomen in Comment Response Document (CRD) 2012-06<sup>4</sup>.

De definitieve tekst van dit advies (toelichting en ontwerpverordening) is door het Agentschap opgesteld.

Het procesoverzicht op de titelpagina geeft een overzicht van de belangrijkste mijlpalen voor deze regelgevingsactiviteit.

### 1.2 Opzet van het advies en van de gerelateerde documenten

Hoofdstuk 1 van dit advies bevat de procedurele informatie in verband met deze taak. Hoofdstuk 2, 'Toelichting', geeft een toelichting op de belangrijkste technische inhoud, waaronder de doelstellingen, vat de in de NPA beschreven regelgevingseffectbeoordeling samen, geeft informatie over de punten van zorg van de belanghebbenden en biedt een overzicht van de voorgestelde wijzigingen. Hoofdstuk 3 bevat de referenties. De door het Agentschap voorgestelde ontwerptekst voor de regelgeving is als afzonderlijk document op de website van het Agentschap gepubliceerd<sup>5</sup>.

### 1.3 Volgende stappen in de procedure

Dit advies bevat voorstellen voor wijzigingen van verordeningen van de Unie. Het advies is gericht aan de Europese Commissie, die het zal gebruiken als technische basis bij het voorbereiden van een wetgevingsvoorstel.

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn nr. 91/670/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn nr. 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1). Verordening als laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013 (PB L 4 van 9.1.2013, blz. 34).

<sup>2</sup> Het Agentschap dient zich te houden aan een gestructureerd regelgevingsproces zoals vereist krachtens artikel 52, lid 1, van de basisverordening. Zulk proces is vastgesteld door de raad van beheer van het Agentschap en wordt de 'regelgevingsprocedure' genoemd. Zie het besluit van de raad van beheer betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren ('regelgevingsprocedure'), besluit nr. 01/2012 van de raad van beheer van EASA.

<sup>3</sup> Overeenkomstig artikel 52 van de Basisverordening en artikel 5, lid 3, en artikel 6 van de regelgevingsprocedure. De NPA is beschikbaar via <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

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

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

Het besluit met de gerelateerde aanvaardbare wijzen van naleving (Acceptable Means of Compliance – AMC) en richtsnoeren (Guidance Material – GM) wordt door het Agentschap gepubliceerd zodra de betreffende uitvoeringsvoorschriften door de Commissie zijn vastgesteld.

Ter informatie heeft het Agentschap de ontwerptekst voor het gerelateerde besluit met de AMC/GM in CRD 2012-06 gepubliceerd.

## 2 Toelichting

### 2.1 De problemen die aangepakt moeten worden

#### Overzicht van de technische inhoud

In de loop der jaren is duidelijk geworden dat zich ongevallen of incidenten kunnen voordoen wanneer de cockpitbemanning tijdens het uitvoeren van een taak afgeleid wordt en zich moet bezighouden met aangelegenheden die niet rechtstreeks met de actuele fase van de vlucht verband houden. Het gaat hier om zaken als gesprekken van buitenaf, oproepen van het cabinepersoneel over niet-wezenlijke kwesties, niet-relevante radio-oproepen, berichten via de omroepinstallatie, enz. Het is duidelijk dat de kans op fouten toeneemt wanneer de cockpitbemanning gestoord wordt bij of afgeleid wordt van het uitvoeren van haar hoofdtaken. Dat storen of afleiden kan onder meer leiden tot hoogte- en koersafwijkingen, overschrijdingen van de start- of landingsbaan en starts of landingen zonder klaring.

Gelet op het veiligheidsrisico moet de cockpitbemanning zich tijdens bewegingen van het luchtvaartuig steeds wanneer dat nodig is geheel op haar taken kunnen concentreren zonder door vluchtinterne zaken gestoord of afgeleid te worden. Dat geldt in het bijzonder tijdens voor de veiligheid cruciale fasen van de vlucht. Er zijn voor vluchttuitvoeringen uitvoeringsvoorschriften en bijbehorende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren van kracht (Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie<sup>6</sup>), en andere treden binnen afzienbare tijd in werking (zodra advies nr. 01/2012<sup>7</sup> en advies nr. 02/2012<sup>8</sup> van het Agentschap door de Commissie aangenomen zijn). Maar ook dan zullen onderstaande elementen in het regelgevingskader ontbreken:

- a. het **steriele-cockpitconcept**;
- b. de taxifase van vleugelvliegtuigen als **voor de veiligheid cruciale activiteit**; en
- c. **procedures voor taxiën** ter verbetering van de veiligheid op start- en landingsbanen.

Waarom deze aspecten in aanmerking genomen moeten worden, is hierboven kort beschreven en uitgebreid toegelicht in NPA 2012-06. Het Agentschap heeft de onderhavige regelgevingstaken, die gericht zijn op vluchttuitvoering, samengevoegd onder de noemer 'Steriele-cockpitprocedures'. Een van de hoofddoelen is het verbeteren van de veiligheid op start- en landingsbanen door het invoeren van operationele procedures en beste praktijken voor de taxifase, waaronder steriele-cockpitprocedures. Er worden uitvoeringsvoorschriften, AMC en GM voorgesteld betreffende aspecten die de exploitant in aanmerking moet nemen bij het vaststellen van voor de cockpitbemanning, het cabinepersoneel en de technische bemanning relevante procedures aangaande de volgende vluchtfasen:

- alle kritieke vluchtfasen (die voor helikopters per definitie taxiën omvatten);
- taxiën voor vleugelvliegtuigen; en

<sup>6</sup> Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

<sup>7</sup> Advies nr. 01/2012 van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van 1 februari 2012 betreffende een verordening van de Commissie tot vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften voor vluchttuitvoeringen 'Vluchttuitvoeringen – OPS (Deel NCC en Deel NCO)'. Dit advies bevat Deel NCC (niet-commerciële vluchttuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen) en Deel NCO (niet-commerciële vluchttuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen), die voor de onderhavige regelgevingsactiviteit van belang zijn. Beschikbaar via <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

<sup>8</sup> Advies nr. 02/2012 van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van 16 april 2012 betreffende een verordening van de Commissie tot vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften voor vluchttuitvoeringen 'Vluchttuitvoeringen – OPS (Deel SPO)'. Dit advies bevat Deel SPO (gespecialiseerde vluchttuitvoeringen), dat voor de onderhavige regelgevingsactiviteit van belang is. Beschikbaar via <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- vliegen onder 10 000 voet boven het luchtvaartterrein van vertrek na de start en het luchtvaartterrein van bestemming vóór de landing, behalve tijdens de kruisvlucht.

### **Taxiën als voor de veiligheid cruciale activiteit voor vluchttuitvoeringen met vleugelvliegtuigen**

Een van de kernkwesties voor de regelgevingstaken inzake steriele-cockpitprocedures was het bepalen van de 'status' van het taxiën van vleugelvliegtuigen. Daarom heeft het Agentschap de belanghebbenden in NPA 2012-06 gevraagd antwoord te geven op de volgende vraag:

**Vraag:** Moet het taxiën van vleugelvliegtuigen:

- a. in de uitvoeringsvoorschriften als een voor de veiligheid cruciale activiteit worden behandeld maar niet als een kritieke vluchtfase worden gedefinieerd;
- b. als een kritieke vluchtfase worden gedefinieerd zonder beperkingen te stellen aan de werkzaamheden van het cabinepersoneel (m.a.w. het cabinepersoneel zou vanaf nu diensten aan de passagiers kunnen verlenen); of
- c. worden gedefinieerd als een kritieke vluchtfase waarin het cabinepersoneel enkel veiligheidsgerelateerde taken mag uitvoeren?

15 van de in totaal 25 commentatoren reageerden expliciet op deze vraag. Twaalf daarvan gaven aan een voorkeur te hebben voor optie a ('taxiën als een voor de veiligheid cruciale activiteit') – een duidelijke meerderheid van de betreffende respondenten. Door deze commentatoren werden naast de in NPA 2012-06 gegeven motivering geen nadere argumenten aangevoerd om hun standpunt te ondersteunen. Opgemerkt zij dat antwoord a de optie betreft op basis waarvan de voorgestelde regelgevingstekst in de NPA was opgesteld.

Drie commentatoren (plus één commentator die aangaf met zowel optie a als optie b in te stemmen) spraken hun voorkeur uit voor optie b ('taxiën als een kritieke vluchtfase zonder beperkingen voor de werkzaamheden van het cabinepersoneel'). De belangrijkste punten die door de voorstanders van optie b naar voren werden gebracht waren:

- 'Speciaal bij zakelijke en VIP-vluchten is de tijd waarin het taxiën plaatsvindt nodig voor het voorbereiden van de vlucht.'
- 'Aan boord van grote vliegtuigen moeten de werkzaamheden van het cabinepersoneel niet worden beperkt. Als het cabinepersoneel tijdens de taxifase vrij kan bewegen, levert dat een positieve bijdrage aan de veiligheid van de vlucht als geheel, en het heeft ook een positief effect op de passagiers.'
- Deze optie 'zou de piloten een volledig consistent en samenhangend beeld bieden'.

Optie c tot slot ('taxiën als een kritieke vluchtfase met beperkingen voor de werkzaamheden van het cabinepersoneel') werd door geen enkele commentator als voorkeursoptie aangemerkt.

Op basis van de ontvangen reacties is het Agentschap tot de conclusie gekomen dat het taxiën van vleugelvliegtuigen conform het voorstel in NPA 2012-06 als een voor de veiligheid cruciale activiteit behandeld maar niet als een kritieke vluchtfase gedefinieerd zou moeten worden. Niettemin is het Agentschap van oordeel dat het ontbreken van beperkingen voor het cabinepersoneel tijdens taxiën een groter veiligheidsrisico voor de inzittenden van het vliegtuig mee zou kunnen brengen, daar andere bezigheden cabinemedewerkers zouden kunnen afleiden van het verrichten van voor de veiligheid cruciale werkzaamheden. Daarom start het Agentschap in de toekomst mogelijk een regelgevingstaak voor het eventueel beperken van de werkzaamheden van het cabinepersoneel tijdens taxiën tot voor de veiligheid cruciale werkzaamheden.

## Veiligheidsaanbevelingen

Het Agentschap is verplicht veiligheidsaanbevelingen die met een regelgevingstaak verband houden bij zijn overwegingen in het kader van het regelgevingsproces in aanmerking te nemen. Uit het onderzoek van het ongeval met een McDonnell Douglas DC-9-82 op luchthaven Madrid-Barajas op 20 augustus 2008 zijn diverse veiligheidsaanbevelingen voortgekomen. De volgende veiligheidsaanbevelingen houden met de onderhavige regelgevingstaken verband:

- a. *SPAN-2011-021: Aanbevolen wordt dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) het **concept van kritieke vluchtfasen** in zijn regelgeving opneemt en de werkzaamheden definieert die tijdens dergelijke fasen aanvaardbaar worden geacht, een en ander conform de initiatieven van de ICAO.*
- b. *SPAN-2011-022: Aanbevolen wordt dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de nationale luchtvaartautoriteiten er bij het beoordelen van opleidingsprogramma's voor exploitanten op toezien dat:*
  - *speciale aandacht wordt besteed aan het **steriele-cockpitconcept**;*
  - *gewezen wordt op het belang van toepassing van dat concept en op de gevolgen van zelfs de geringste verstoringen; en*
  - *voorbeelden en ongevallen worden behandeld waarbij niet-naleving van de regelgeving inzake een steriele cockpit een relevante factor was.*

Gesteld kan worden dat het 'concept van kritieke vluchtfasen' reeds in de bestaande voorschriften voor vluchtuitvoering is vastgelegd en ook in toekomstige uitvoeringsvoorschriften is voorzien:

- Bijlage I (Definities) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie bevat definities van 'kritieke vluchtstadia'; en
- Deel ORO<sup>9</sup> en Deel CAT<sup>10</sup> bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie bevatten uitvoeringsvoorschriften voor werkzaamheden die tijdens kritieke vluchtfasen aanvaardbaar worden geacht, en dergelijke uitvoeringsvoorschriften zijn voorzien in Deel NCC<sup>11</sup>, Deel NCO<sup>12</sup> en Deel SPO<sup>13</sup>.

De veiligheidsaanbevelingen SPAN-2011-021 en SPAN-2011-022 worden met de onderhavige regelgevingstaken nog specifiek in aanmerking genomen, in de zin dat:

- een definitie van 'steriele cockpit' wordt ingevoerd;
- de relatie tussen 'steriele cockpit' en 'kritieke vluchtfasen' wordt vastgelegd;
- de taxifase als een voor de veiligheid cruciale activiteit wordt vastgelegd en wordt voorzien in procedures voor taxiën;
- wordt voorzien in AMC omtrent opleiding van bemanningsleden met betrekking tot steriele-cockpitprocedures; en
- wordt voorzien in GM omtrent tijdens steriele-cockpitperioden al dan niet aanvaardbaar geachte werkzaamheden.

## 2.2 Doelstellingen

De algemene doelstellingen van het EASA-systeem zijn gedefinieerd in artikel 2 van de basisverordening. Dit voorstel draagt bij aan de algemene doelstellingen door de problemen

<sup>9</sup> ORO.GEN.110(f) in bijlage III (Deel ORO).

<sup>10</sup> CAT.GEN.MPA.105(a)(9) en CAT.OP.MPA.210(b) in bijlage IV (Deel CAT).

<sup>11</sup> NCC.GEN.105(b) in bijlage VI (Deel NCC) bij advies nr. 01/2012 van het Agentschap.

<sup>12</sup> NCO.GEN.105(b) in bijlage VII (Deel NCO) bij advies nr. 01/2012 van het Agentschap.

<sup>13</sup> SPO.GEN.105(b) in bijlage VIII (Deel SPO) bij advies nr. 02/2012 van het Agentschap.

aan te pakken die in paragraaf 2.1 worden omschreven. Specifiek doel van dit voorstel is derhalve het veiligheidsrisico te beperken door steriele-cockpitprocedures en procedures voor taxiën in te voeren.

### 2.3 Samenvatting van de regelgevingseffectbeoordeling

De in de regelgevingseffectbeoordeling (*Regulatory Impact Assessment – RIA*)<sup>14</sup> onderscheiden opties waren:

- a. optie 0: baselineoptie (geen wijziging; risico's blijven zoals beschreven in de probleemanalyse);
- b. optie 1: geen regelgeving, maar exploitanten aanmoedigen waar nodig procedures vast te stellen;
- c. optie 2: regelgeving voor steriele-cockpitprocedures voor alle kritieke vluchtfasen, voor taxiën van vleugelvliegtuigen en voor vliegen onder 10 000 voet, behalve tijdens de kruisvlucht, door wijziging van uitvoeringsvoorschriften, AMC of GM, naargelang van het geval.

Taxiën van vleugelvliegtuigen wordt als voor de veiligheid cruciale activiteit behandeld maar wordt niet als kritieke vluchtfase gedefinieerd;

- d. optie 3: regelgeving voor steriele-cockpitprocedures voor alle kritieke vluchtfasen en voor vliegen onder 10 000 voet, behalve tijdens de kruisvlucht, door wijziging van uitvoeringsvoorschriften, AMC of GM, naargelang van het geval.

Taxiën van vleugelvliegtuigen wordt gedefinieerd als kritieke vluchtfase.

De belangrijkste effecten die in de RIA voor iedere optie zijn vastgesteld zijn economische, veiligheids- en harmonisatie-effecten. Optie 2 werd in de RIA als voorkeursoptie aangemerkt, hoofdzakelijk omdat deze optie een forse beperking van het veiligheidsrisico oplevert bij een redelijk kosteneffect. De kosten van optie 3 zullen naar verwachting aanmerkelijk hoger uitvallen dan die van optie 2 vanwege de extra lasten in verband met het definiëren van taxiën als kritieke vluchtfase, terwijl de beperking van het veiligheidsrisico bij optie 2 slechts marginaal lager ligt. Anders dan optie 0 en optie 1 wijkt optie 2 bovendien niet af van de internationaal erkende handboeken en actieplannen<sup>15</sup>. De keuze voor optie 2 betekent echter wel dat slechts gedeeltelijk harmonisatie met het FAA-voorschrift<sup>16</sup> wordt gerealiseerd.

### 2.4 Punten van zorg onder belanghebbenden

Zoals vermeld heeft het Agentschap tijdens de reactieperiode voor NPA 2012-06 134 opmerkingen van belanghebbenden ontvangen. Er zijn door de commentatoren enkele bijzonder waardevolle voorstellen voor wijziging van de voorgestelde AMC en GM gepresenteerd. Ingrijpende herzieningen van de tekst waren echter niet nodig. Wat de uitvoeringsvoorschriften betreft, zijn alleen kleine wijzigingen voorgesteld. CRD 2012-06 bevat een uitgebreide beschrijving van de wijzigingen.

Na de publicatie van CRD 2012-06 konden de commentatoren gedurende twee maanden reacties op de in het CRD verwerkte wijzigingen indienen. Het Agentschap ontving in totaal vijf reacties. Geen van de wijzigingsvoorstellen betrof evenwel de uitvoeringsvoorschriften.

<sup>14</sup> Zie voor details omtrent de RIA deel C van NPA 2012-06.

<sup>15</sup> Document 9870 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (AN/463), 'Manual on the Prevention of Runway Incursions', eerste editie, 2007, en European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, editie 2.0. Beschikbaar via <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

<sup>16</sup> Taken van cockpitpersoneelsleden als voorgeschreven in paragraaf 121.542, Deel 121 en paragraaf 135.100, Deel 135, Titel 14, van de Amerikaanse Code of Federal Regulations. De FAA heeft de 'steriele-cockpitregel' vastgesteld waarin taxiën als kritieke vluchtfase en niet als voor de veiligheid cruciale activiteit is gedefinieerd.



## 2.5 Overzicht van de voorgestelde wijzigingen

**Regelgevingsvoorstel nr. 1:** Voor de onderhavige regelgevingsactiviteit inzake steriele-cockpitprocedures heeft het Agentschap zich mede gebaseerd op het aan het Agentschap gerichte regelgevingsvoorstel van de Operations Procedures Steering Group (stuurgroep vluchtuitvoeringsprocedures – OPSG) van de Joint Aviation Authorities (gezamenlijke luchtvaartautoriteiten – JAA), ICAO-document 9870, het European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions en het FAA-voorschrift inzake steriele-cockpitprocedures. Het Agentschap heeft besloten dat een definitie van 'steriele cockpit'<sup>17</sup> nodig is om misverstanden over deze term te voorkomen. Het stelt voor de volgende definitie op te nemen in de uitvoeringsvoorschriften van bijlage I (Definitie) bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen: "*Steriele cockpit*": *elk tijdsbestek waarin de cockpitpersoneelsleden niet gestoord of afgeleid worden anders dan voor aangelegenheden die voor het veilig gebruik van het luchtvaartuig of de veiligheid van de inzittenden cruciaal zijn.*

De formulering van deze definitie sluit aan bij die welke in ICAO-doc. 9870 en in het Europees actieplan wordt voorgesteld. Het enige verschil is dat de zinsdelen 'of afgeleid' en 'of de veiligheid van de inzittenden' zijn toegevoegd. Deze wijzigingen zijn gebaseerd op voorstellen die tijdens de herbeoordeling werden gepresenteerd.

**Regelgevingsvoorstel nr. 2:** Naast een definitie van 'steriele cockpit' moeten ook procedures dienaangaande worden vastgelegd. Het Agentschap is tot de conclusie gekomen dat de exploitanten zelf daartoe het best in staat zijn. Daarom wordt voorgesteld de uitvoeringsvoorschriften te wijzigen door in paragraaf ORO.GEN.110(f) van Deel ORO van de exploitanten te verlangen dat zij procedures voor toepassing van het steriele-cockpitconcept vaststellen.

**Regelgevingsvoorstel nr. 3:** Het leek het Agentschap noodzakelijk in de uitvoeringsvoorschriften te voorzien in procedures voor het taxiën van luchtvaartuigen. Het Agentschap is tot de conclusie gekomen dat de exploitant de verplichting opgelegd zou moeten krijgen om dergelijke procedures vast te stellen teneinde een veilige vluchtuitvoering te waarborgen en de veiligheid op de start- en landingsbaan te verbeteren. Bijgevolg wordt een dergelijk voorschrift voorgesteld voor Deel CAT (CAT.GEN.MPA.125), Deel NCC (NCC.GEN.120) en Deel SPO (SPO.GEN.120). Naar het oordeel van het Agentschap is een dergelijk voorschrift voor Deel NCO niet nodig, daar het zou leiden tot overregulering van het taxiën bij niet-commerciële vluchtuitvoeringen van anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen<sup>18</sup>.

Keulen, 10 juni 2013

P. GOUDOU  
uitvoerend directeur  
(handtekening)

<sup>17</sup> In de voorgestelde Engelse tekst tot wijziging van de uitvoeringsvoorschriften, AMC en GM wordt de term 'sterile flight crew compartment' in plaats van 'sterile flight deck' gebruikt met het oog op consistentie met Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie.

<sup>18</sup> Hoewel voor Deel NCO geen uitvoeringsvoorschrift wordt voorgesteld, zijn naar het oordeel van het Agentschap wel richtsnoeren omtrent taxiën van onder Deel NCO vallende vleugelvliegtuigen nodig. Deze zullen worden opgenomen in het besluit van de uitvoerend directeur dat door het Agentschap zal worden gepubliceerd zodra de betreffende uitvoeringsvoorschriften door de Commissie zijn vastgesteld. Zie voor de ontwerp tekst van de richtsnoeren CRD 2012-06.

### **3 Referenties**

#### **3.1 Betrokken verordeningen**

Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

#### **3.2 Betrokken besluiten**

Besluit 2012/017/R van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 24 oktober 2012 inzake aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, 'Aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij Deel ORO'. Beschikbaar via <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Besluit 2012/018/R van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 24 oktober 2012 inzake aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, 'Aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij Deel CAT'. Beschikbaar via <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.