

Procedury dotyczące sterylnej kabiny załogi lotniczej

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

STRESZCZENIE

Niniejsza opinia przedstawia kwestie bezpieczeństwa związane z procedurami dotyczącymi kabiny załogi lotniczej. W ramach tworzenia niniejszego dokumentu dokonano oceny zaleceń związanych z bezpieczeństwem.

Właściwym celem niniejszej opinii jest ograniczenie ryzyka wynikającego z zakłócenia działań lub rozproszenia uwagi załogi statku powietrznego w tych fazach lotu, w których załoga musi być szczególnie skupiona na swoich obowiązkach.

W ramach niniejszej opinii wnosi się o wprowadzenie pojęcia *sterylnej kabiny załogi lotniczej* (ang. *sterile flight deck*), uznanie fazy kołowania samolotów za krytyczną dla bezpieczeństwa oraz wprowadzenie odpowiednich procedur dotyczących kołowania w celu poprawy bezpieczeństwa na drodze startowej.

Oczekuje się, że proponowane zmiany przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa podczas krytycznych faz lotu (w przypadku śmigłowców z definicji wlicza się w nią kołowanie) – w przypadku samolotów podczas kołowania oraz lotów poniżej 10 000 stóp z wyłączeniem fazy przelotu. Wraz z proponowanymi zmianami zapewnia się zgodność z przepisami ICAO.

Spis treści

1	Informacje proceduralne	3
1.1	Procedura prawotwórcza	3
1.2	Struktura niniejszej opinii oraz powiązane dokumenty	3
1.3	Kolejne etapy procedury	3
2	Nota wyjaśniająca	4
2.1	Poruszane problemy	4
2.2	Cele	7
2.3	Podsumowanie oceny skutków regulacji (RIA).....	7
2.4	Wątpliwości zainteresowanych stron	8
2.5	Przegląd zaproponowanych zmian	8
3	Odnośniki	10
3.1	Odniesienia do rozporządzeń	10
3.2	Odniesienia do decyzji	10

1 Informacje proceduralne

1.1 Procedura prawotwórcza

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej *Agencją*) opracowała niniejszą opinię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 (zwanym dalej *rozporządzeniem bazowym*)¹ oraz procedurą stanowienia przepisów².

Opis niniejszej działalności prawotwórczej zawiera się w programie prawotwórczym Agencji na lata 2012-2015 (Agency's Rulemaking Programme for 2012 – 2015 - RMT.0416 (OPS.009 lit. a)) oraz RMT.0417 (OPS.009 lit. b)). Zakres oraz harmonogram zadań zdefiniowano w powiązonym zakresie zadań (ToR, ang. Terms of Reference – patrz: *Działania towarzyszące* na stronie tytułowej).

Szkic niniejszej opinii został opracowany przez Agencję w oparciu o Grupę Prawotwórczą RMT.0416 (OPS.009 lit. a)) i RMT.0417 (OPS.009 lit. b)). Poprzez zawiadomienie o proponowanych zmianach (NPA 2012-06) prowadzono konsultacje z wszystkimi zainteresowanymi stronami³. Otrzymało 134 uwagi od zaangażowanych stron, w tym zgłoszone przez przemysł oraz krajowe nadzory lotnicze.

Agencja rozważyła otrzymane uwagi i odniosła się do nich za pośrednictwem NPA. Otrzymane uwagi oraz odpowiedzi Agencji opisano w dokumencie odpowiedzi na uwagi (CRD 2012-06)⁴.

Ostateczny tekst niniejszej opinii (tzn. nota objaśniająca oraz ramowe rozporządzenie) został opracowany przez Agencję.

Działania towarzyszące prezentowane na stronie tytułowej podsumowują główne etapy niniejszego działania prawotwórczego.

1.2 Struktura niniejszej opinii oraz powiązane dokumenty

Rozdział 1 niniejszej opinii zawiera informacje proceduralne odnoszące się do tego zadania. W rozdziale 2, w nocie wyjaśniającej, opisano kluczowe zagadnienia techniczne, w tym podstawowe zadania. Ponadto podsumowano oceny wpływu regulacji (RIA) zawarte w NPA, zaprezentowano wątpliwości zaangażowanych stron oraz zawarto przegląd proponowanych zmian. Rozdział 3 zawiera odnośniki. Zaproponowany przez Agencję ramowy tekst przepisów opublikowano w odrębnym dokumencie, dostępnym na stronie internetowej Agencji⁵.

1.3 Kolejne etapy procedury

Niniejsza opinia zawiera informacje dotyczące proponowanych zmian w rozporządzeniach Unii. Niniejsza opinia kierowana jest do Komisji Europejskiej jako podstawa techniczna do przygotowania propozycji legislacyjnej.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.03.2008, s. 1), z ostatnimi poprawkami wprowadzonymi przez rozporządzenia Komisji (UE) nr 6/2013 (Dz.U. L 4 z 9.01.2013, s. 34).

² Agencja jest zobowiązana do przestrzegania procedur stanowienia przepisów zgodnie z artykułem 52 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Proces stanowienia przepisów został przyjęty przez zarząd Agencji i określany jest jako procedura prawotwórcza. Patrz: Decyzja zarządu dotycząca procedury do zastosowania przez Agencję w celu wydania opinii, certyfikacji, specyfikacji i GM („Procedura prawotwórcza”), EASA MB 082007, 13.06.2007.

³ Zgodnie z artykułem 52 rozporządzenia podstawowego oraz art. 5 ust. 3 i art. 6 procedury prawotwórczej; NPA dostępne pod adresem <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

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

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

Decyzja zawierająca powiązane akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (ang. Acceptable Means of Compliance, AMC) oraz wytyczne (ang. Guidance Material, GM) zostaną opublikowane przez Agencję, gdy przepisy wykonawcze zostaną przyjęte przez Komisję.

W celach informacyjnych Agencja opublikowała ramowy tekst powiązanej decyzji Agencji, zawierający AMC oraz GM, w dokumencie CRD 2012-06.

2 Nota wyjaśniająca

2.1 Poruszane problemy

Przegląd zagadnień technicznych

Lata doświadczeń pokazują, że odwrócenie uwagi załogi od wykonywanego zadania oraz jej skupienie na czynnościach niezwiązanych bezpośrednio z aktualną fazą lotu może prowadzić do wypadków i incydentów. Do czynności takich zaliczają się niepotrzebne rozmowy, wezwania załogi z błahych powodów, zbędne wywołania przez radio, komunikaty itd. Bez wątplenia ryzyko błędu zwiększa się, gdy wykonywanie podstawowych zadań przez załogę zostaje zakłócone lub jej uwaga jest od nich odciągana. Powyższe sytuacje mogą skutkować niechcianymi zmianami wysokości oraz kursu, zjazd z drogi startowej, a także starty i lądowania bez zezwolenia.

W świetle zagrożenia bezpieczeństwa w trakcie przemieszczania się statku powietrznego jego załoga powinna mieć zapewnioną możliwość niezakłóconej koncentracji na swoich obowiązkach, a jej uwaga nie powinna być rozpraszana przez kwestie niezwiązane z lotem. Powyższe ma zastosowanie zwłaszcza w przypadku krytycznych dla bezpieczeństwa faz lotu. Przepisy wykonawcze oraz powiązane akceptowalne środki spełnienia wymagań (AMC) i wytyczne (GM) dla operacji powietrznych obowiązują już teraz (rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012⁶) lub zaczną obowiązywać w możliwej do przewidzenia przyszłości (po przyjęciu przez Komisję opinii Agencji nr 01/2012⁷ i 02/2012⁸). Nawet wtedy jednakże następujące zagadnienia nie zostaną ujęte w ramy prawne:

- a. pojęcie **sterylnej kabiny załogi lotniczej** (ang. sterile flight deck);
- b. uznanie fazy kołowania samolotów za **operację krytyczną dla bezpieczeństwa** oraz
- c. **procedury kołowania** zwiększające bezpieczeństwo na drodze startowej.

⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁷ Opinia nr 01/2012 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 1 lutego 2012 r. do rozporządzenia Komisji określającego przepisy wykonawcze dla operacji lotniczych (Air Operations, OPS (część NCC oraz część NCO). Niniejsza opinia zawiera część dot. NCC (ang. non-commercial operations of complex motor-powered aircraft – operacje niezarobkowe wykonywane przez złożone statki powietrzne o napędzie silnikowym) oraz dot. NCO (ang. non-commercial operations of other-than-complex motor-powered aircraft – operacje niezarobkowe statków powietrznych innych niż złożone statki powietrzne o napędzie silnikowym), odpowiednie do obecnych działań regulacyjnych. Dostępne pod adresem: <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Opinia nr 02/2012 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 16 kwietnia 2012 do rozporządzenia komisji określającego przepisy wykonawcze dla operacji lotniczych (Air Operations – OPS (część SPO). Niniejsza opinia zawiera część dot. SPO (ang. specialised operations – operacje specjalistyczne), odpowiednią do obecnych działań regulacyjnych. Dostępne pod adresem: <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Potrzeba rozpatrzenia powyższych zagadnień została pokrótce opisana powyżej; szczegółowo zaprezentowano ją w dokumencie NPA 2012-06. Agencja podsumowała obecne zadania prawotwórcze, określając je zbiorczo jako *procedury dotyczące sterylnej kabiny załogi lotniczej*. Zadania te skupiają się na operacjach lotniczych. Jednym z głównych celów jest wzrost bezpieczeństwa na drodze startowej poprzez wprowadzenie procedur operacyjnych oraz najlepszych praktyk dla fazy kołowania, w tym przez implementację procedur dotyczących sterylnej kabiny załogi. Przedstawiono przepisy wykonawcze, AMC oraz GM, które powinny zostać rozważone przez operatora przy określaniu procedur dotyczących lotu, kabiny oraz załogi podczas następujących faz lotu:

- wszystkich faz lotu krytycznych dla bezpieczeństwa (w przypadku śmigłowców z definicji wlicza się w to kołowanie);
- kołowania w przypadku samolotów oraz
- przy wysokości poniżej 10 000 stóp nad lotniskiem przylotu po starcie oraz nad lotniskiem docelowym przed lądowaniem, z wyłączeniem fazy przelotu.

Kołowanie jako czynność o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa operacji lotniczych

Jednym z głównych etapów zadania prawotwórczego dotyczącego procedur sterylnej kabiny załogi lotniczej było wypracowanie stanowiska odnośnie do statusu fazy kołowania samolotów w świetle obowiązujących norm, procedur i regulacji lotniczych. W związku z tym Agencja poprosiła zainteresowane strony za pośrednictwem NPA 2012-06 o odpowiedź na następujące pytanie:

Pytanie: Czy kołowanie samolotów powinno być:

- a. traktowane jako operacja krytyczna dla bezpieczeństwa, ale nie powinno być definiowane jako krytyczna faza lotu w przepisach wykonawczych;
- b. definiowane jako krytyczna faza lotu, z brakiem ograniczeń nakładanych na operacje wykonywane przez załogę statku powietrznego (tzn. na dzień dzisiejszy załoga mogłaby w tym czasie obsługiwać pasażerów) lub
- c. definiowane jako krytyczna faza lotu z nakazem ograniczenia działań załogi do obowiązków związanych z bezpieczeństwem?

Spośród 25 stron zgłaszających uwagi 15 odpowiedziało na zadane pytanie wprost, w tym 12 z 15 komentujących preferowało odpowiedź A (kołowanie jako operacja krytyczna dla bezpieczeństwa) jako odpowiednią do zadanego pytania. Jest to zdecydowana większość komentujących, którzy udzielili odpowiedzi na pytanie. Wspomniane wyżej strony nie przedstawiły dodatkowego uzasadnienia swoich poglądów poza opisanym w NPA 2012-06. Należy zauważyć, że odpowiedź A dotyczy wariantu, na którym bazował zaproponowany tekst regulacji nakreślony w NPA.

Odpowiedź B (krytyczna faza lotu z brakiem ograniczeń nakładanych na operacje wykonywane przez załogę statku powietrznego) preferowało trzech komentujących (oraz jeden z komentujących, który wybrał zarówno odpowiedź A, jak i B). Główne uzasadnienie wyboru odpowiedzi B, przedstawione przez strony komentujące:

- Obsługa klientów, szczególnie korporacyjnych oraz VIP, wymaga przygotowań w czasie kołowania.

- Na pokładzie dużego statku powietrznego działania załogi nie powinny być ograniczane. Swobodne przemieszczanie się załogi w trakcie fazy kołowania zwiększa ogólne bezpieczeństwo oraz wpływa pozytywnie na pasażerów.
- Ta opcja byłaby konsekwentna i spójna z punktu widzenia pilotów.

Wreszcie żadna z komentujących stron nie preferowała odpowiedzi C (kołowanie jako krytyczna faza lotu z nakazem ograniczenia działań załogi do obowiązków związanych z bezpieczeństwem).

Na podstawie otrzymanych odpowiedzi Agencja uznała, zgodnie z propozycją przedstawioną w NPA 2012-06, że kołowanie samolotów powinno być traktowane jako operacja kluczowa dla bezpieczeństwa, ale nie powinno być definiowane jako krytyczna faza lotu. Mimo to Agencja jest zdania, że brak restrykcji dla załogi statku powietrznego podczas kołowania może skutkować spadkiem poziomu bezpieczeństwa osób przebywających na pokładzie, ponieważ inne czynności mogą odciągać uwagę załogi od działań krytycznych dla bezpieczeństwa. W związku z powyższym Agencja może zainicjować w przyszłości zadanie prawotwórcze, w którym zostanie rozważona kwestia ograniczenia dopuszczalnych działań załogi w fazie kołowania do zadań krytycznych dla bezpieczeństwa.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

W odniesieniu do zadania prawotwórczego Agencja ma obowiązek przedstawienia zaleceń dotyczących bezpieczeństwa podczas obrad będących częścią procesu stanowienia przepisów. Badanie wypadku, który miał miejsce 20 sierpnia 2008 r. na lotnisku Madrid-Barajas z udziałem samolotu McDonnell Douglas DC-9-82, przyniosło kilka zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wchodzą w skład obecnych zadań prawotwórczych:

- a) *SPAN-2011-021: Zaleca się, aby Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), zgodnie z inicjatywami ICAO, wprowadziła w swoich regulacjach **pojęcie krytycznych faz lotu** oraz zdefiniowała czynności dopuszczalne w trakcie takich faz.*
- b) *SPAN-2011-022: Zaleca się, aby przy ocenie programów szkoleniowych operatorów Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz krajowe nadzory lotnicze upewniły się, że:*
 - *podkreślono znaczenie **pojęcia sterylnego kokpitu**;*
 - *podkreślono wagę przestrzegania zaleceń wynikających z powyższego pojęcia, a także konsekwencje będące skutkiem nawet niewielkich naruszeń oraz*
 - *przedstawiono przykłady wypadków, w których działania niezgodne z przepisami dotyczącymi sterylnego kokpitu były czynnikiem znaczącym.*

Można uznać, że pojęcie krytycznych faz lotu jest już obecne w istniejących przepisach dotyczących operacji lotniczych, a także zostanie uwzględnione w przyszłych przepisach wykonawczych, np.:

- definicje krytycznych faz lotu zawiera załącznik I (Definicje) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 965/2012;

- przepisy wykonawcze dotyczące czynności uznawanych za dopuszczalne w trakcie krytycznych faz lotu są zawarte w części ORO⁹ oraz CAT¹⁰ rozporządzenia Komisji (WE) nr 965/2012 i przewiduje je część NCC¹¹, część NCO¹² oraz część SPO¹³.

Obecne zadania prawotwórcze rozwijają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa przedstawione w SPAN-2011-021 oraz SPAN-2011-022, proponując następujące działania:

- wprowadzenie pojęcia sterylnej kabiny załogi lotniczej;
- ustalenie zależności pomiędzy sterylną kabiną załogi lotniczej oraz krytycznymi fazami lotu;
- uznanie fazy kołowania za operację krytyczną dla bezpieczeństwa oraz sformułowanie procedur dotyczących kołowania;
- sformułowanie AMC dotyczące szkolenia członków załogi z uwzględnieniem sterylnej kabiny załogi lotniczej oraz
- przygotowanie GM dotyczących działań uznanych za dopuszczalne oraz niedopuszczalne w czasie utrzymywania sterylnej kabiny załogi lotniczej.

2.2 Cele

Cele ogólne systemu EASA określono w artykule 2 rozporządzenia podstawowego. Niniejszy wniosek spełnia cele ogólne, odnosząc się do zagadnień nakreślonych w części 2.1. W związku z tym, szczegółowym celem niniejszego wniosku jest zmniejszenie ryzyka związanego z bezpieczeństwem poprzez wprowadzenie procedur dotyczących sterylnej kabiny załogi lotniczej oraz procedur dotyczących kołowania.

2.3 Podsumowanie oceny skutków regulacji (RIA)

Następujące opcje zostały rozważone w ocenie skutków regulacji (ang. Regulatory Impact Assessment, RIA)¹⁴:

- a. Opcja 0: opcja bazowa (bez zmian; wszelkie ryzyko pozostaje takie, jak opisano w analizie zagadnienia).
- b. Opcja 1: Brak nowych przepisów przy jednoczesnym zachęcaniu operatorów do wprowadzania odpowiednich procedur zgodnie z zapotrzebowaniem.
- c. Opcja 2: Uchwalenie przepisów dotyczących procedur utrzymania sterylnej kabiny załogi dla wszystkich krytycznych faz lotu, kołowania samolotów oraz lotu poniżej 10 000 stóp z wyłączeniem fazy przelotu, poprzez wprowadzenie odpowiednich poprawek w przepisach wykonawczych, AMC oraz GM.

Kołowanie samolotów traktowane jest jako operacja krytyczna dla bezpieczeństwa, jednak nie jest definiowane jako krytyczna faza lotu.

- d. Opcja 3: Uchwalenie przepisów dot. procedur utrzymania sterylnej kabiny załogi dla wszystkich krytycznych faz lotu oraz lotu poniżej 10 000 stóp z wyłączeniem fazy przelotu, poprzez wprowadzenie odpowiednich poprawek w przepisach wykonawczych, AMC oraz GM.

Kołowanie samolotów definiowane jest jako krytyczna faza lotu.

⁹ ORO.GEN.110 lit. f) załącznika III (część ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105 lit. a) pkt 9 oraz CAT.OP.MPA.210 lit. b) załącznika IV (Pat-CAT).

¹¹ NCC.GEN.105 lit. b) załącznika VI (część NCC) do opinii Agencji nr 01/2012.

¹² NCC.GEN.105 lit. b) załącznika VII (część NCO) do opinii Agencji nr 01/2012.

¹³ SPO.GEN.105 lit. b) załącznika VIII (część SPO) do opinii Agencji nr 02/2012.

¹⁴ W celu zapoznania się ze szczegółami dot. RIA, zob.: NPA 2012-06, sekcja C.

Najważniejsze skutki regulacji, opisane w RIA w związku z każdą z wymienionych opcji, dotyczą wpływu na bezpieczeństwo, zagadnienia ekonomiczne oraz harmonizacji. W RIA oceniono, że preferuje się opcję nr 2. Głównym uzasadnieniem jest fakt, że opcja ta wiąże się ze znacznym spadkiem ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa oraz umiarkowanym wpływem na koszty. Koszty opcji 3 ocenia się jako znacząco wyższe niż te wynikające z opcji nr 2 w związku z dodatkowymi działaniami, które zmierzałyby do uznania procesu kołowania za krytyczną fazę lotu; jednocześnie wzrost bezpieczeństwa w porównaniu z opcją 2 byłby jedynie nieznacznie większy. Oprócz tego w odróżnieniu od opcji 0 oraz 1, opcja 2 nie odbiega od zaleceń zawartych w przyjętych międzynarodowo podręcznikach oraz planach działania¹⁵. Należy jednak zaznaczyć, że opcja 2 oznacza brak pełnej harmonizacji z regulacjami Stanów Zjednoczonych¹⁶.

2.4 Wątpliwości zainteresowanych stron

Jak wspomniano wyżej, po końcu okresu zgłaszania uwag do NPA 2012-06, Agencja otrzymała 134 uwagi od zainteresowanych stron. Niektóre z nich zawierały bardzo cenne propozycje zmian w proponowanych AMC oraz GM. Mimo to nie było potrzeby wprowadzania większych zmian w tekście. Jeśli chodzi o przepisy wykonawcze, zaproponowano jedynie pomniejsze zmiany. Szczegółowy opis zmian zawarto w CRD 2012-06.

Po publikacji CRD 2012-06 strony komentujące miały dwa miesiące, aby zareagować na poprawki załączone w CRD. W reakcji na CRD Agencja otrzymała w sumie pięć uwag od zainteresowanych stron, nie zaproponowano jednak zmian odnoszących się do przepisów wykonawczych.

2.5 Przegląd zaproponowanych zmian

Wniosek prawotwórczy nr 1: W ramach obecnych czynności prawotwórczych dotyczących procedur sterylnej kabiny załogi lotniczej Agencja wzięła pod uwagę wnioski wynikające z: dokumentów Zrzeszenia Władz Lotniczych (ang. Joint Aviation Authority, JAA) – *Operations Procedures Steering Group* (OPSG); dokumentu ICAO Doc 9870; dokumentu *European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions*; regulacji Stanów Zjednoczonych dotyczących sterylnej kabiny załogi lotniczej. W celu uniknięcia wszelkich nieporozumień związanych z terminem *sterylna kabina załogi lotniczej*¹⁷ Agencja uznała, że konieczne jest jego dokładne zdefiniowanie. Agencja wnioskuje o włączenie następującej definicji do przepisów wykonawczych w załączniku I (Definicje) w rozporządzeniu dot. operacji lotniczych:

„Sterylna kabina załogi lotniczej” oznacza przedział czasu, w którym członkowie załogi lotniczej nie są niepokojeni, a ich uwaga nie jest odciągana od wykonywanych obowiązków z wyjątkiem sytuacji krytycznych dla bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób przebywających na jego pokładzie.

Sformułowanie definicji jest podobne do zaproponowanego w dokumencie ICAO Doc 9870 oraz europejskim planie działania (ang. European Action Plan). Różnica polega jedynie na dodaniu wyrażenia: *a ich uwaga nie jest odciągana od wykonywanych obowiązków (ang. or distracted) i oraz osób przebywających na jego pokładzie (ang. or the safety of the occupants)*. Powyższe zmiany opracowano w oparciu o propozycje przedstawione w procesie recenzowania.

¹⁵ International Civil Aviation Organisation Doc 9870 (AN/463), „Manual on the Prevention of Runway Incursions”, First Edition, 2007, oraz European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, Edition 2.0. Dostępne pod adresem: <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Obowiązki członków załogi, zgodnie z ustępem 121.542 części 121 oraz ustępem 135.100 części 135 dokumentu *Title 14 of the U.S Code of Federal Regulations*. FAA uchwaliła przepis utrzymania sterylnej kabiny załogi, w którym definiuje kołowanie jako krytyczną fazę lotu, a nie jako operację krytyczną dla bezpieczeństwa.

¹⁷ W proponowanym tekście dotyczącym zmian w przepisach wykonawczych, AMC oraz GM, stosuje się termin *sterile flight crew compartment* zamiast *sterile flight deck* w celu zachowania spójności z terminem użytym w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 [w polskiej wersji użyto określenia *kabina załogi lotniczej* – przyp. tłum.].

Wniosek prawotwórczy nr 2: Oprócz definicji sterylnej kabiny załogi lotniczej należy ustalić odpowiednie procedury. Agencja doszła do wniosku, że sami operatorzy posiadają największe kompetencje do ich sformułowania. W związku z tym wnioskuje się o zmianę części ORO przepisów wykonawczych, a konkretnie ORO.GEN.110 lit. f), tak aby wymóc na operatorach ustalenie procedur uwzględniających pojęcie sterylnej kabiny załogi lotniczej.

Wniosek prawotwórczy nr 3: Agencja dostrzegła potrzebę włączenia do przepisów wykonawczych procedur dotyczących kołowania statku powietrznego. Agencja doszła do wniosku, że obowiązkiem operatora powinno być ustalenie tych procedur, tak aby zapewnić bezpieczne działanie oraz zwiększenie bezpieczeństwa na drodze startowej. Wprowadzenie takiego przepisu wnioskuje się też dla części CAT (CAT.GEN.MPA.125), NCC (NCC.GEN.120) oraz SPO (SPO.GEN.120). Agencja wyraża opinię, że tego typu przepis nie jest konieczny w przypadku części NCO, jako że oznaczałoby to nadmierne regulowanie, od strony prawnej, procesu kołowania w przypadku niezarobkowych operacji statków powietrznych innych niż złożone statki powietrzne o napędzie silnikowym¹⁸.

Kolonia, 10 czerwca 2013 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy
(podpisano)

¹⁸ Mimo że nie proponuje się odpowiedniego przepisu wykonawczego dla części NCO Agencja jest zdania, że powinno się do niej wprowadzić odpowiednie GM dotyczące fazy kołowania. Powyższe zadanie zostanie zrealizowane w decyzji dyrektora wykonawczego, która zostanie opublikowana przez Agencję, gdy powiązane przepisy wykonawcze zostaną przyjęte przez Komisję. W celu zapoznania z ramowym tekstem GM, zob. CRD 2012-06.

3 Odnośniki

3.1 Odniesienia do rozporządzeń

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

3.2 Odniesienia do decyzji

Decyzja 2012/017/R dyrektora wykonawczego Agencji z 24 października 2012 r. dotycząca akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań oraz wytycznych do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z 5 października 2012 r. ustalającego wymagania techniczne oraz procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnych z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady; *Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz wytyczne do części ORO* (ang. *Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-ORO*). Dostępna pod adresem: <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Decyzja 2012/018/R dyrektora wykonawczego Agencji z 24 października 2012 r. dotycząca akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań oraz wytycznych do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z 5 października 2012 r. ustalającego wymagania techniczne oraz procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnych z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady; *Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz wytyczne do części CAT* (ang. *Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-CAT*). Dostępna pod adresem: <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.