



Proceduri privind perioada de liniște în cabina de pilotaj

NPA/CRD AFERENT: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009 LITERA (A)) ȘI RMT.0417 (OPS.009 LITERA (B)) —
10.06.2013

REZUMAT

Prezentul aviz abordează o problemă de siguranță referitoare la procedurile din cabina de pilotaj. Recomandările privind siguranța referitoare la acest aspect au fost evaluate cu ocazia elaborării prezentei propuneri.

Obiectivul specific al prezentului aviz este reducerea riscurilor aferente erorilor cauzate de perturbarea sau distragerea echipajului de zbor în timpul fazelor zborului în care membrii echipajului de zbor trebuie să fie capabili să se concentreze asupra activităților lor.

Prezentul aviz propune introducerea conceptului de perioadă de liniște în cabina de pilotaj, considerarea fazei de rulaj la sol al avioanelor ca activitate de importanță critică pentru siguranță și introducerea unor proceduri pentru rulajul la sol care să sporească siguranța pistei.

Se preconizează ca modificările propuse să crească siguranța în timpul fazelor critice ale zborului (pentru elicoptere, prin definiție, acestea includ rulajul la sol), pentru avioane, în timpul rulajului la sol, precum și pentru zborurile la o altitudine mai mică de 10 000 feet, cu excepția zborului de croazieră. Prin modificările propuse, se asigură conformitatea cu OACI.

Aplicabilitate		Harta inventarului	
Regulamente și decizii afectate:	Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei, Deciziile 2012/017/R și Decizia 2012/018/R	Document de reflecție:	Nu
		Termeni de referință:	12.09.2011
		Grup de reglementare:	Da
		Tip RIA:	Sumară
		Consultare tehnică în timpul redactării NPA:	Nu
		Data publicării NPA:	11.07.2012
		Durata consultării privind NPA:	3 luni
		Grup de revizuire:	Nu
Părți interesate afectate:	Operatori	Data publicării CRD:	13.02.2013
		Grup de revizuire:	Nu
Mecanism/sursă:	Siguranța	Consultare orientată:	Nu
Referință:	N/A	Data publicării deciziei:	2015/Q3

Cuprins

1	Informații procedurale	3
1.1	Procedura de elaborare a normei	3
1.2	Structura avizului și documentele conexe	3
1.3	Următorii pași în cadrul procedurii	3
2	Notă explicativă	5
2.1	Probleme care trebuie abordate	5
2.2	Obiective	7
2.3	Rezumatul evaluării impactului de reglementare	8
2.4	Preocupări ale părților interesate	8
2.5	Prezentarea modificărilor propuse	9
3	Referințe	10
3.1	Regulamente afectate	10
3.2	Decizii afectate	10

1 Informații procedurale

1.1 Procedura de elaborare a normei

Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”) a elaborat prezentul aviz în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 (denumit în continuare „regulamentul de bază”)¹ și procedura de reglementare².

Această activitate de reglementare este inclusă în Programul de reglementare al agenției pentru 2012 – 2015 ca RMT.0416 (OPS.009 litera (a)) și RMT.0417 (OPS.009 litera (b)). Domeniul de aplicare și programul activității au fost definite în termenii de referință aferenți (vezi harta inventarului de pe pagina de titlu).

Proiectul de text al prezentului aviz a fost elaborat de agenție cu sprijinul Grupului de reglementare RMT.0416 (OPS.009 litera (a)) și RMT.0417 (OPS.009 litera (b)). Toate părțile interesate au fost consultate prin notificarea propunerii de modificare (NPA) 2012-06³. S-au primit 134 de observații de la părțile interesate, inclusiv industrie și autorități aeronautice naționale.

Agenția a abordat și a răspuns la observațiile primite referitor la NPA. Observațiile primite și răspunsurile agenției sunt documentate în documentul de răspuns la observații (CRD) 2012-06⁴.

Textul final al prezentului aviz (adică nota explicativă și proiectul de regulament) a fost elaborat de agenție.

Harta inventarului de pe pagina de titlu sintetizează cele mai importante repere ale acestei activități de reglementare.

1.2 Structura avizului și documentele conexe

Capitolul 1 al acestui document cuprinde informații procedurale legate de această activitate. „Nota explicativă” de la capitolul 2 explică conținutul tehnic de bază, inclusiv obiectivele, sintetizează evaluarea impactului de reglementare disponibilă în NPA, oferă informații cu privire la preocupările părților interesate și prezintă modificările propuse. Capitolul 3 cuprinde referințe. Proiectul de text al normei propuse de către agenție este publicat ca document separat pe site-ul agenției⁵.

1.3 Următorii pași în cadrul procedurii

Prezentul aviz conține modificările propuse la regulamentele Uniunii. Avizul se adresează Comisiei Europene, care îl folosește ca bază tehnică pentru pregătirea unei propuneri legislative.

Decizia care conține mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) și materialele de îndrumare (GM) aferente va fi publicată de agenție în momentul în care normele de aplicare aferente vor fi adoptate de Comisie.

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1), așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. 6/2013 al Comisiei (JO L 4, 9.1.2013, p. 34).

² Agenția este obligată să respecte un proces de reglementare structurat în conformitate cu articolul 52 alineatul (1) din regulamentul de bază. Consiliul de administrație al agenției a adoptat un astfel de proces, iar acesta este denumit „procedură de reglementare”. Vezi Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru eliberarea avizelor, a specificațiilor de certificare și a materialelor de îndrumare (procedura de reglementare), Decizia CA AESA nr. 01-2012.

³ În conformitate cu articolul 52 din regulamentul de bază și articolul 5 alineatul (3) și articolul 6 din procedura de reglementare; NPA disponibil la adresa <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Disponibil la adresa <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Disponibil la adresa <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Pentru informare, agenția a publicat textul proiectului pentru decizia aferentă a agenției care conține AMC și GM în cadrul CRD 2012-06.

2 Notă explicativă

2.1 Probleme care trebuie abordate

Prezentarea conținutului tehnic

De-a lungul anilor, s-a constatat că, atunci când echipajul de zbor își mută atenția de la activitatea imediată și se ocupă de activități care nu au legătură directă cu faza actuală a zborului, poate apărea un incident sau un accident. Astfel de activități sunt conversații inutile, apeluri ale echipajului de cabină referitoare la probleme neesențiale, apeluri radio irelevante, anunțuri pentru pasageri etc. În mod evident, riscul unei erori crește atunci când membrii echipajului de zbor sunt deranjați sau distrași de la principalele lor responsabilități. Consecințele care pot rezulta dintr-o astfel de perturbare sau distragere a atenției sunt devieri de la altitudine, abateri de la traiectoria zborului, încălcări ale normelor privind pista și decolări sau aterizări neautorizate.

Având în vedere riscurile pentru siguranță, membrii echipajului de zbor trebuie să fie în măsură să se concentreze asupra sarcinilor lor, fără a fi deranjați sau distrași de aspecte irelevante pentru zbor, ori de câte ori este necesar, în timpul mișcării aeronavei. Acest lucru este valabil mai ales pentru fazele de importanță critică pentru siguranța zborului. Normele de aplicare și mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) și materialele de îndrumare (GM) asociate pentru operațiunile aeriene sunt în vigoare (Regulamentul (UE) nr. 965/2012⁶ al Comisiei) sau vor intra în vigoare în viitorul apropiat (când Avizele agenției nr. 01/2012⁷ și nr. 02/2012⁸ vor fi adoptate de Comisie). Cu toate acestea, chiar și atunci, următoarele elemente nu vor fi incluse în cadrul de reglementare:

- a. conceptul de **perioadă de liniște în cabina de pilotaj**;
- b. faza de rulaj la sol al avioanelor ca **activitate de importanță critică pentru siguranță**; și
- c. **proceduri pentru rulajul la sol** pentru îmbunătățirea siguranței pistei.

Necesitatea analizei acestor elemente a fost descrisă pe scurt mai sus și a fost explicată în detaliu în NPA 2012-06. Agenția sintetizează aceste activități de reglementare sub denumirea de „proceduri privind perioada de liniște în cabina de pilotaj”. Ele se concentrează pe operațiunile aeriene. Un obiectiv major este îmbunătățirea siguranței pistei prin introducerea de proceduri operaționale și cele mai bune practici pentru faza de rulaj la sol, inclusiv proceduri privind perioada de liniște în cabina de pilotaj. Sunt propuse norme de aplicare, AMC și GM pentru punerea la dispoziție a elementelor care trebuie luate în considerare de către operator atunci când își definește procedurile ca fiind relevante pentru echipajul de zbor, pentru echipajul de cabină și pentru echipajul tehnic, pentru următoarele faze ale zborului:

- toate fazele critice ale zborului (pentru elicoptere, prin definiție, acestea cuprind și rulajul la sol);
- pentru avioane, în timpul rulajului la sol; și

⁶ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁷ Avizul nr. 01/2012 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației din 1 februarie 2012 pentru un regulament al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare privind operațiunile aeriene „Operațiunile aeriene - OPS (partea NCC și partea NCO)”. Prezentul aviz conține partea NCC (operațiuni necomerciale ale aeronavelor complexe motorizate) și partea NCO (operațiuni necomerciale ale aeronavelor necomplexe motorizate), relevante pentru prezenta activitate de reglementare. Disponibil la adresa <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Avizul nr. 02/2012 al Agenției Europene de Siguranță a Aviației din 16 aprilie 2012 pentru un regulament al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare privind operațiunile aeriene „Operațiunile aeriene - OPS (partea SPO)”. Prezentul aviz cuprinde partea SPO (operațiuni specializate), relevantă pentru prezenta activitate de reglementare. Disponibil la adresa <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- sub 10 000 feet deasupra aerodromului de plecare, după decolare și la aerodromul de destinație, înainte de aterizare, cu excepția zborului de croazieră.

Rulajul la sol ca activitate de importanță critică pentru siguranță pentru operațiunile cu avioane

Unul dintre elementele majore ale activității de reglementare referitoare la procedurile pentru perioada de liniște în cabina de pilotaj a fost ajungerea la o concluzie cu privire la „statutul” rulajului la sol al avioanelor. Prin urmare, agenția a solicitat, în NPA 2012-06, părților interesate să răspundă la următoarea întrebare:

Întrebare: Rulajul la sol al avioanelor ar trebui să fie:

- a. considerată o activitate de importanță critică pentru siguranță, fără însă a fi definită ca o fază critică a zborului în normele de aplicare;
- b. definită ca o fază critică a zborului, fără restricții privind activitățile echipajului de cabină (adică, din acest moment, membrii echipajului de cabină ar putea asigura servicii pentru pasageri); sau
- c. definită ca o fază critică a zborului, care limitează echipajul de cabină doar la îndeplinirea sarcinilor privind siguranța?

Din cei 25 de comentatori, 15 comentatori au răspuns explicit la întrebarea pusă. 12 dintre acești 15 comentatori au preferat „varianta a” („rulajul la sol ca o activitate de importanță critică pentru siguranță”) ca răspuns la întrebare. În mod evident, acesta este răspunsul la întrebare al majorității comentatorilor. Acești comentatori nu au oferit, în plus față de raționamentul discutat în NPA 2012-06, o motivație suplimentară în sprijinul punctului lor de vedere. Trebuie remarcat că „varianta a” descrie opțiunea pe baza căreia s-a elaborat textul reglementării propus în NPA.

„Varianta b” („rulajul la sol ca o fază critică a zborului fără restricții privind activitățile echipajului de cabină”) a fost preferată de trei comentatori (plus un comentator care a adoptat „varianta a și b”). Principalele elemente aduse de comentatori în favoarea „variantei b” au fost:

- „Operațiunile corporative și VIP au nevoie în mod special de timpul de rulaj la sol pentru pregătire.”
- „La bordul aeronavelor de mare capacitate, activitățile echipajului de cabină nu trebuie restricționate. Libera circulație a echipajului de cabină în timpul fazei de rulaj la sol este o contribuție pozitivă la siguranța zborului în ansamblu și are un efect pozitiv asupra pasagerilor.”
- Această opțiune „ar oferi o imagine pe deplin consecventă și coerentă piloților”.

În cele din urmă, niciunul dintre comentatori nu a preferat „varianta c” („rulajul ca o fază critică a zborului cu restricții privind activitățile echipajului de cabină”).

Pe baza răspunsurilor primite, agenția a concluzionat că, așa cum a propus în NPA 2012-06, rulajul la sol al avioanelor ar trebui considerat o activitate de importanță critică pentru siguranță, dar nu ar trebui definit ca o fază critică a zborului. Cu toate acestea, agenția este de părere că inexistența unor restricții privind echipajul de cabină în timpul rulării la sol ar putea duce la un risc mai mare pentru siguranța ocupanților avionului deoarece echipajul de cabină poate fi distras de alte sarcini de la activitățile de importanță critică pentru siguranță. Prin urmare, agenția ar putea iniția o activitate de reglementare în viitor, cu scopul limitării activităților echipajului de cabină în timpul rulajului la sol la activitățile de importanță critică pentru siguranță.

Recomandarea privind siguranța

Atunci când se referă la o activitate de reglementare, agenția are obligația de a adresa recomandări privind siguranța în constatările sale din timpul procesului de reglementare. Ancheta accidentului care a implicat un McDonnell Douglas DC-9-82 la Aeroportul Madrid-Barajas pe 20 august 2008 a dus la o serie de recomandări privind siguranța. Următoarele recomandări privind siguranța se referă la prezentele activități de reglementare:

- a. *SPAN-2011-021: Se recomandă ca Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA), în conformitate cu inițiativele OACI, să introducă în reglementările sale **conceptul de faze critice ale zborului** și să definească acele activități considerate acceptabile în timpul fazelor menționate mai sus.*
- b. *SPAN-2011-022: Se recomandă ca Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) și autoritățile naționale ale aviației civile, atunci când evaluează programele de pregătire ale operatorului, să se asigure că:*
 - *se subliniază **conceptul de perioadă de liniște în cabina de pilotaj**;*
 - *se accentuează importanța respectării conceptului menționat, împreună cu consecințele unor perturbări, chiar minore; și*
 - *sunt incluse exemple și accidente în care lipsa conformității cu reglementările care impun perioada de liniște în cabina de pilotaj a fost un factor relevant.*

Se poate afirma că „conceptul de faze critice ale zborului” este deja integrat în normele existente cu privire la operațiunile aeriene și, de asemenea, în normele de aplicare viitoare, de exemplu, după cum urmează:

- Definițiile „fazelor critice ale zborului” se găsesc în anexa I (Definiții) la Regulamentul (CE) nr. 965/2012 al Comisiei; și
- Normele de aplicare pentru activitățile considerate acceptabile în timpul fazelor critice ale zborului se găsesc în partea ORO⁹ și în partea CAT¹⁰ din Regulamentul (CE) nr. 965/2012 al Comisiei și sunt prevăzute în partea NCC¹¹, în partea NCO¹² și în partea SPO¹³.

Aceste activități de reglementare abordează mai detaliat recomandările privind siguranța SPAN-2011-021 și SPAN-2011-022, prin următoarele măsuri:

- introducerea noțiunii de „perioadă de liniște în cabina de pilotaj”;
- stabilirea relației dintre „perioada de liniște în cabina de pilotaj” și „fazele critice ale zborului”;
- stabilirea fazei de rulaj la sol ca activitate de importanță critică pentru siguranța zborului și furnizarea de proceduri pentru rulajul la sol;
- furnizarea de AMC referitoare la pregătirea membrilor echipajului cu privire la procedurile pentru perioada de liniște din cabina de pilotaj; și
- furnizarea de GM referitoare la activitățile considerate acceptabile și cele considerate inacceptabile în timpul perioadelor de liniște în cabina de pilotaj.

2.2 Obiective

Obiectivele generale ale sistemului AESA sunt definite la articolul 2 din regulamentul de bază. Această propunere va contribui la obiectivele generale prin abordarea problemelor descrise în

⁹ ORO.GEN.110 litera (f) din anexa III (partea ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105 litera (a) subpunctul (9) și CAT.OP.MPA.210 litera (b) din anexa IV (partea CAT).

¹¹ NCC.GEN.105 litera (b) din anexa VI (partea NCC) din Avizul agenției nr. 01/2012.

¹² NCO.GEN.105 litera (b) din anexa VII (partea NCO) din Avizul agenției nr. 01/2012.

¹³ SPO.GEN.105 litera (b) din anexa VII (partea SPO) din Avizul agenției nr. 02/2012.

secțiunea 2.1. Obiectivul specific al acestei propuneri este, prin urmare, reducerea riscurilor pentru siguranță prin introducerea unor proceduri pentru perioada de liniște în cabina de pilotaj și a unor proceduri pentru rulajul la sol.

2.3 Rezumatul evaluării impactului de reglementare

Opțiunile identificate în evaluarea impactului de reglementare (RIA)¹⁴ erau următoarele:

- a. Opțiunea 0: Opțiunea de bază (nicio schimbare, riscurile rămân cele subliniate în analiza problemei).
- b. Opțiunea 1: Nicio reglementare, ci încurajarea operatorilor să stabilească proceduri în funcție de necesități.
- c. Opțiunea 2: Elaborarea de reglementări privind procedurile pentru perioada de liniște în cabina de pilotaj pentru toate fazele critice ale zborului, pentru rulajul la sol al avioanelor și pentru zborul la o altitudine sub 10 000 feet, cu excepția zborului de croazieră, prin modificarea normelor de aplicare, a AMC și GM, după caz.

Rulajul la sol al avioanelor este considerat o activitate de importanță critică pentru siguranță, dar nu este definit ca o fază critică a zborului.

- d. Opțiunea 3: Elaborarea de reglementări privind procedurile pentru perioada de liniște în cabina de pilotaj pentru toate fazele critice ale zborului și pentru zborul la o altitudine sub 10 000 feet, cu excepția zborului de croazieră, prin modificarea normelor de aplicare, a AMC și GM, după caz.

Rulajul la sol al avioanelor este definit ca o fază critică a zborului.

Cele mai importante efecte identificate în RIA pentru fiecare opțiune sunt impacturile asupra siguranței, economiei și armonizării. În RIA, s-a ajuns la concluzia că opțiunea 2 este opțiunea preferată. Principalul motiv este că această opțiune duce la o reducere considerabilă a riscului pentru siguranța, cu un impact rezonabil asupra costurilor. Costurile opțiunii 3 se preconizează a fi semnificativ mai mari decât cele ale opțiunii 2, din cauza activității suplimentare de definire a rulajului la sol ca o fază critică a zborului, în timp ce reducerea riscului pentru siguranța este doar puțin mai mică. În plus, opțiunea 2, în contrast cu opțiunile 0 și 1, nu se abate de la manualele și planurile de acțiune recunoscute la nivel internațional¹⁵. Trebuie remarcat, totuși, că opțiunea 2 nu înseamnă o armonizare deplină cu regulamentul SUA.¹⁶

2.4 Preocupări ale părților interesate

După cum s-a menționat mai sus, după încheierea perioadei de observații la NPA 2012-06, agenția a primit 134 de observații de la părțile interesate. Comentatorii au făcut unele propuneri foarte valoroase privind modificări ale AMC și GM propuse. Cu toate acestea, nu a fost nevoie de nicio revizuire majoră a textului. În ceea ce privește normele de aplicare, au fost propuse doar modificări minore. O descriere detaliată a modificărilor este pusă la dispoziție în CRD 2012-06.

După publicarea CRD 2012-06, comentatorii au avut o perioadă de două luni pentru a reacționa la schimbările introduse în CRD. În total, agenția a primit cinci reacții. Cu toate acestea, referitor la normele de aplicare, nu s-au efectuat propuneri de modificare a textului.

¹⁴ Pentru detalii despre RIA, vezi secțiunea C a NPA 2012-06.

¹⁵ Doc 9870 (AN/463) al Organizației Aviației Civile Internaționale, „Manualul de prevenire a incursiunilor pe pistă”, prima ediție, 2007 și Planul european de acțiune pentru prevenirea incursiunilor pe pistă, ediția 2.0. Disponibil la adresa <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Sarcinile membrilor echipajului de zbor prevăzute în „U.S Code of Federal Regulations” paragraful 121.542 din partea 121 și paragraful 135.100 din partea 135 din titlul 14. FAA a stabilit „norma privind perioada de liniște în cabina de pilotaj”, care definește rulajul la sol ca o fază critică a zborului, nu ca o activitate de importanță critică pentru siguranță.

2.5 Prezentarea modificărilor propuse

Propunerea de reglementare nr. 1: Pentru prezenta activitate de reglementare, în ceea ce privește procedurile pentru perioada de liniște în cabina de pilotaj, agenția a luat în considerare propunerea de reglementare în sensul dorit de Agenția autorităților aeronautice comune (JAA) „Grupul de coordonare privind procedurile operaționale” (OPSG), Doc OACI 9870, Planul european de acțiune pentru prevenirea incursiunilor pe pistă și Regulamentul SUA. privind procedurile pentru perioada de liniște în cabina de pilotaj. Pentru a evita orice neînțelegere în ceea ce privește termenul de „perioadă de liniște în cabina de pilotaj”¹⁷, agenția a decis că este necesară definirea acestei sintagme. Agenția propune următoarea definiție pentru includerea în normele de aplicare prevăzute în anexa I (Definiții) din Regulamentul privind operațiunile aeriene:

„Perioada de liniște în compartimentul echipajului de zbor” înseamnă orice perioadă de timp în care membrii echipajului de zbor nu sunt deranjați sau distrași, cu excepția problemelor critice pentru funcționarea în condiții de siguranță a aeronavei sau pentru siguranța ocupanților.”

Formularea acestei definiții este similară cu cea propusă în Doc OACI 9870 și în Planul de acțiune european. Singura diferență este adăugarea expresiilor „sau distrași” și „sau pentru siguranța ocupanților”. Aceste modificări se bazează pe propunerile făcute în cursul procesului de revizuire.

Propunerea de reglementare nr. 2: Pe lângă definiția perioadei de liniște în cabina de pilotaj, trebuie stabilite proceduri. Agenția a ajuns la concluzia că operatorii înșiși sunt cei mai competenți în acest sens. Prin urmare, se propune modificarea părții ORO, și anume a punctului ORO.GEN.110 litera (f) din normele de aplicare, prin solicitarea ca operatorii să stabilească proceduri care respectă conceptul de perioadă de liniște în cabina de pilotaj.

Propunerea de reglementare nr. 3: Agenția a simțit nevoia să abordeze în normele de aplicare procedurile pentru rulajul la sol al aeronavelor. Agenția a ajuns la concluzia că operatorul ar trebui să fie obligat să stabilească astfel de proceduri pentru a asigura operarea în condiții de siguranță și pentru a spori siguranța pistei. Prin urmare, se propune o astfel de normă pentru partea CAT (CAT.GEN.MPA.125), pentru partea NCC (NCC.GEN.120) și pentru partea SPO (SPO.GEN.120). Agenția este de părere că o astfel de normă nu este necesară pentru partea NCO, deoarece acest lucru ar însemna suprareglementarea rulajului la sol pentru operațiunile necomerciale ale aeronavelor necomplexe motorizate¹⁸.

Köln, 10 iunie 2013

P. GOUDOU
Director executiv
(semnătura)

¹⁷ În textul propus pentru modificarea normelor de aplicare, AMC și GM, se utilizează termenul „perioadă de liniște în compartimentul echipajului de zbor” în loc de „perioadă de liniște în cabina de pilotaj”, pentru a fi în concordanță cu termenul utilizat în Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei.

¹⁸ Deși nu este propusă nicio normă de aplicare pentru partea NCO, agenția este de părere că ar trebui introduse GM pentru rulajul la sol al avioanelor conforme cu partea NCO. Acest lucru va fi realizat în Decizia Directorului executiv, care va fi publicată de agenție în momentul în care normele de aplicare aferente vor fi adoptate de Comisie. Pentru proiectul de text pentru GM, vezi CRD 2012-06.

3 Referințe

3.1 Regulamente afectate

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

3.2 Decizii afectate

Decizia 2012/017/R a Directorului executiv al agenției din 24 octombrie 2012 privind Mijloacele acceptabile de conformitate și materialele de îndrumare pentru Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului „Mijloace acceptabile de conformitate și materiale de îndrumare la partea ORO”. Disponibilă la adresa <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Decizia 2012/018/R a Directorului executiv al agenției din 24 octombrie 2012 privind Mijloacele acceptabile de conformitate și materialele de îndrumare pentru Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului „Mijloace acceptabile de conformitate și materiale de îndrumare la partea CAT”. Disponibilă la adresa <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.