



Stanovisko č. 5/2013

Postupy týkajúce sa sterilnej pilotnej kabíny

SÚVISIACE NPA/CRD: 2012-06 – RMT.0416 (OPS.009 PÍSM. A)) A RMT.0417 (OPS.009 PÍSM. B)) –
10. 6. 2013

ZHRNUTIE

Toto stanovisko sa týka bezpečnosti v súvislosti s postupmi týkajúcimi sa pilotnej kabíny. Bezpečnostné odporúčania súvisiace s touto otázkou sa posúdili v priebehu vypracúvania tohto návrhu.

Konkrétnym cieľom tohto stanoviska je zmierniť riziká spojené s chybami v dôsledku rušenia alebo rozptyľovania letovej posádky počas fáz letu, v ktorých musí byť letová posádka schopná sústrediť sa na svoje povinnosti.

V tomto stanovisku sa navrhuje zavedenie koncepcie sterilného pilotného priestoru, prehodnotenie fázy rolovania letúnov ako činnosti kritickej z hľadiska bezpečnosti a zavedenie postupov rolovania v záujme zvýšenia bezpečnosti na vzletovej a pristávacej dráhe.

Očakáva sa, že navrhované zmeny prinesú zvýšenie bezpečnosti počas kritických fáz letu (v prípade vrtulníkov medzi ne podľa definície patrí aj rolovanie), v prípade letúnov počas rolovania a v prípade letov do 10 000 stôp s výnimkou cestovných letov. Navrhovanými zmenami sa zabezpečí súlad s požiadavkami organizácie ICAO.

Uplatňovanie		Plán postupu	
Dotknuté nariadenia a rozhodnutia:	nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012, rozhodnutie 2012/017/R a rozhodnutie 2012/018/R	Koncepčný dokument:	nie
		Všeobecné podmienky:	12. 9. 2011
		Skupina na tvorbu predpisov:	áno
		Typ hodnotenia vplyvu právnej úpravy:	zjednodušený
		Technické konzultácie počas vypracúvania oznámenia NPA:	nie
		Dátum uverejnenia oznámenia NPA:	11. 7. 2012
		Dĺžka trvania konzultácií o NPA:	3 mesiace
		Skupina pre posudzovanie:	nie
Dotknuté zainteresované strany:	Prevádzkovatelia	Dátum uverejnenia dokumentu CRD:	13. 2. 2013
Podnet/pôvod:	Bezpečnosť	Skupina pre posudzovanie:	nie
Odkaz:	Nie je k dispozícii.	Špecializovaná konzultácia:	nie
		Dátum uverejnenia rozhodnutia:	3. štvrtrok 2015

Obsah

1	Informácie o postupe	3
1.1	Postup vypracúvania predpisov	3
1.2	Štruktúra stanoviska a súvisiace dokumenty	3
1.3	Ďalšie kroky v rámci postupu	3
2	Vysvetľujúca poznámka	4
2.1	Problémy, ktoré sa majú riešiť	4
2.2	Ciele	6
2.3	Zhrnutie hodnotenia vplyvu právnej úpravy	6
2.4	Výhrady zúčastnených strán	7
2.5	Prehľad pozmeňujúcich návrhov	7
3	Odkazy	9
3.1	Dotknuté nariadenia	9
3.2	Dotknuté rozhodnutia	9

1 Informácie o postupe

1.1 Postup vypracúvania predpisov

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) vypracovala toto stanovisko v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 (ďalej len „základné nariadenie“)¹ a s postupom pri tvorbe predpisov².

Tvorba predpisov je súčasťou programu tvorby predpisov agentúry na roky 2012 – 2015 pod číslom RMT.0416 (OPS.009 písm. a)) a RMT.0417 (OPS.009 písm. b)). Rozsah a harmonogram úlohy boli vymedzené v príslušnom referenčnom rámci (pozri plán postupu na prvej strane).

Navrhované znenie tohto stanoviska vypracovala agentúra s podporou skupiny na tvorbu predpisov RMT.0416 (OPS.009 písm. a)) a RMT.0417 (OPS.009 písm. b)). So všetkými zainteresovanými stranami sa uskutočnili konzultácie prostredníctvom oznámenia o návrhu zmeny (NPA) 2012-06³. Doručených bolo 134 pripomienok od zainteresovaných strán vrátane subjektov odvetvia a národných leteckých úradov.

Agentúra sa zaoberala pripomienkami k oznámeniu NPA a odpovedala na ne. Prijaté pripomienky a odpovede agentúry sú zaznamenané v dokumente pripomienok a odpovedí (CRD) 2012-06⁴.

Konečné znenie tohto stanoviska (t. j. dôvodová správa a návrh nariadenia) vypracovala agentúra.

Hlavné medzníky tejto tvorby predpisov sú zhrnuté v pláne postupu na titulnej strane.

1.2 Štruktúra stanoviska a súvisiace dokumenty

V kapitole 1 tohto stanoviska sú uvedené informácie o postupe týkajúce sa danej úlohy. V kapitole 2 s názvom „Dôvodová správa“ sa vysvetľuje základný technický obsah vrátane cieľov, zhŕňa sa hodnotenie vplyvu právnej úpravy uvedené v oznámení NPA, poskytujú sa informácie o výhradách zainteresovaných strán a uvádza sa prehľad navrhovaných zmien. V kapitole 3 sú uvedené odkazy. Návrh znenia predpisu predložený agentúrou je uverejnený ako samostatný dokument na webovej stránke agentúry⁵.

1.3 Ďalšie kroky v rámci postupu

Toto stanovisko obsahuje navrhované zmeny nariadení Únie. Stanovisko je určené Európskej komisii, ktorá ho použije ako technický základ na prípravu legislatívneho návrhu.

Rozhodnutie obsahujúce súvisiace prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC) a materiály s usmerneniami (GM) agentúra uverejní, keď Komisia prijme súvisiace vykonávacie predpisy.

Pre informáciu agentúra v rámci dokumentu CRD 2012-06 uverejnila návrh znenia súvisiaceho rozhodnutia agentúry obsahujúceho AMC a GM.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1) naposledy zmenené nariadením Komisie (EÚ) č. 6/2013 (Ú. v. EÚ L 4, 9.1.2013, s. 34).

² Agentúra má povinnosť dodržiavať štruktúrovaný postup pri tvorbe predpisov, ako sa požaduje v článku 52 ods. 1 základného nariadenia. Takýto postup prijala správna rada agentúry a označuje sa ako „postup pri tvorbe predpisov“. Pozri rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovisk, technických podmienok certifikácie a poradenských materiálov (postup pri tvorbe predpisov), rozhodnutie EASA MB č. 1-2012.-

³ V súlade s článkom 52 základného nariadenia a s článkom 5 ods. 3 a článkom 6 postupu pri tvorbe predpisov; oznámenie NPA je dostupné na webovej stránke <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Dostupné na webovej stránke <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Dostupné na webovej stránke <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

2 Vysvetľujúca poznámka

2.1 Problémy, ktoré sa majú riešiť

Prehľad technického obsahu

V priebehu rokov sa zistilo, že k nehode alebo incidentu môže dôjsť, keď letová posádka presmeruje svoju pozornosť od jednej úlohy a začne sa venovať činnostiam, ktoré priamo nesúvisia s danou fázou letu. Takýmito činnosťami sú konverzácie na vedľajšie témy, volania palubných sprievodcov týkajúce sa nepodstatných záležitostí, nesúvisiace rádiové volania, vyhlásenia adresované verejnosti atď. Je zrejmé, že pravdepodobnosť pochybenia sa zvýši, keď dôjde k vyrušeniu letovej posádky alebo k odpútaniu jej pozornosti od jej hlavných povinností. Medzi následky, ku ktorým môže dôjsť v dôsledku takéhoto vyrušenia alebo rozptýlenia, patrí vychýlenie sa z nadmorskej výšky, vychýlenie sa z kurzu, priestupky na vzletovej a pristávacej dráhe a vzlet alebo pristátie bez povolenia.

Vzhľadom na bezpečnostné riziko musí byť letová posádka počas pohybu lietadla schopná sústrediť sa na svoje povinnosti bez vyrušovania alebo rozptyľovania záležitosťami, ktoré sa netýkajú letu, vždy, keď je to počas pohybu lietadla potrebné. Platí to najmä pre fázy letu, ktoré sú z hľadiska bezpečnosti kritické. Vykonávacie predpisy a súvisiace prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC) a materiály s usmerneniami (GM) pre leteckú prevádzku sa uplatňujú (nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012⁶) alebo sa budú uplatňovať v dohľadnej budúcnosti (keď Komisia prijme stanoviská agentúry č. 1/2012⁷ a č. 2/2012⁸). Ani potom však do regulačného rámca nebudú začlenené tieto prvky:

- a. koncepcia **sterilného pilotného priestoru**;
- b. fáza rolovania letúnov ako **činnosť kritická z hľadiska bezpečnosti** a
- c. **postupy pre rolovanie** v záujme zvýšenia bezpečnosti na vzletovej a pristávacej dráhe.

Potreba zváženia týchto prvkov je stručne opísaná vyššie a podrobne vysvetlená v oznámení NPA 2012-06. Agentúra zhrnula tieto úlohy spojené s tvorbou predpisov pod hlavičkou „Postupy týkajúce sa sterilnej pilotnej kabíny“. Tieto úlohy sú zamerané na leteckú prevádzku. Hlavným cieľom je zvýšiť bezpečnosť na vzletovej a pristávacej dráhe prostredníctvom zavedenia prevádzkových postupov a najlepších postupov pre fázu rolovania vrátane postupov týkajúcich sa sterilnej pilotnej kabíny. Vykonávacie predpisy, AMC a GM sú navrhnuté tak, že sa v nich uvádzajú prvky, ktoré musí prevádzkovateľ zvážiť pri zavádzaní svojich postupov vzťahujúcich sa na letovú posádku, palubných sprievodcov a technickú posádku pre tieto fázy letu:

- všetky kritické fázy letu (v prípade vrtuľníkov medzi ne podľa definície patrí aj rolovanie);
- v prípade letúnov počas rolovania a
- do výšky 10 000 stôp nad letiskom odletu po vzlete a nad cieľovým letiskom pred pristátím s výnimkou cestovných letov.

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁷ Stanovisko č. 1/2012 Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva z 1. februára 2012 k nariadeniu Komisie, ktorým sa stanovujú vykonávacie predpisy pre leteckú prevádzku „Letecká prevádzka – OPS (časť NCC a časť NCO)“. Toto stanovisko obsahuje časť NCC (neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel) a časť NCO (neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel) relevantné pre túto činnosť súvisiacu s tvorbou predpisov. Dostupné na webovej stránke <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Stanovisko č. 2/2012 Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo 16. apríla 2012 k nariadeniu Komisie, ktorým sa ustanovujú vykonávacie predpisy pre leteckú prevádzku „Letecká prevádzka – OPS (časť SPO)“. Toto stanovisko obsahuje časť SPO (špeciálna prevádzka) relevantnú pre túto činnosť súvisiacu s tvorbou predpisov. Dostupné na webovej stránke <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Rolovanie ako činnosť kritická z hľadiska bezpečnosti pri prevádzke letúnov

Jedným z hlavných bodov medzi úlohami spojenými s tvorbou predpisov vzťahujúcich sa na postupy týkajúce sa sterilnej pilotnej kabíny bolo dospieť k záveru v súvislosti so statusom rolovania letúnov. Agentúra preto v oznámení NPA 2012-06 požiadala zúčastnené strany, aby odpovedali na túto otázku:

Otázka: Malo by sa rolovanie letúnov:

- považovať za činnosť kritickú z hľadiska bezpečnosti, ale nemalo by sa definovať ako kritická fáza letu vo vykonávacích predpisoch;
- definovať ako kritická fáza letu bez obmedzení činností palubných sprievodcov (t. j. odteraz by palubní sprievodcovia mohli poskytovať služby cestujúcim); alebo
- definovať ako kritická fáza letu, pričom povinnosti palubných sprievodcov by sa obmedzili iba na vykonávanie povinností spojených s bezpečnosťou?

Z 25 pripomienkujúcich na položenú otázku výslovne odpovedalo 15 pripomienkujúcich. Dvanásť z týchto 15 pripomienkujúcich v odpovedi na otázku uprednostnilo „odpoveď a“ („rolovanie ako činnosť kritická z hľadiska bezpečnosti“). Toto číslo predstavuje jednoznačnú väčšinu pripomienkujúcich, ktorí odpovedali na otázku. Títo pripomienkujúci okrem odôvodnenia prediskutovaného v oznámení NPA 2012-06 neposkytli žiadne ďalšie odôvodnenie na podporu svojho stanoviska. Treba poznamenať, že „odpoveď a“ opisuje možnosť, na základe ktorej bolo navrhované znenie predpisu vypracované v oznámení NPA.

„Odpoveď b“ („rolovanie ako kritická fáza letu bez obmedzení činností palubných sprievodcov“) uprednostnili traja pripomienkujúci (plus jeden pripomienkujúci, ktorý súhlasil s odpoveďou a aj b). Hlavné body, ktoré pripomienkujúci uviedli v prospech „odpovede b“, boli:

- „Konkrétne pri prevádzke v rámci podnikov a prevádzke VIP je čas rolovania potrebný na prípravu.“
- „Na palube veľkých lietadiel nesmú byť činnosti palubných sprievodcov obmedzené. Voľný pohyb palubných sprievodcov počas fázy rolovania pozitívne prispieva k celkovej bezpečnosti letu a pôsobí pozitívne na cestujúcich.“
- Táto možnosť „by pilotom zabezpečila plne konzistentný a súvislý obraz“.

Na záver treba poznamenať, že ani jeden pripomienkujúci neuprednostnil „odpoveď c“ („rolovanie ako kritická fáza letu s obmedzením činností palubných sprievodcov“).

Agentúra na základe prijatých odpovedí dospela k záveru, že rolovanie letúnov, ako sa navrhuje v oznámení NPA 2012-06, by sa malo považovať za činnosť kritickú z hľadiska bezpečnosti, ale nemalo by byť definované ako kritická fáza letu. Agentúra však zastáva názor, že absencia obmedzení pre palubných sprievodcov počas rolovania by mohla viesť k vyššiemu bezpečnostnému riziku osôb na palube letúna, pretože palubných sprievodcov by od činností kritických z hľadiska bezpečnosti mohli rozptyľovať iné úlohy. Agentúra by preto v budúcnosti mohla iniciovať úlohu v oblasti tvorby predpisov, v rámci ktorej sa zväží obmedzenie činností palubných sprievodcov počas rolovania na činnosti kritické z hľadiska bezpečnosti.

Bezpečnostné odporúčania

V súvislosti s úlohou spojenou s tvorbou predpisov je agentúra pri svojich rokovaníach počas procesu tvorby predpisov povinná riadiť sa bezpečnostnými odporúčaniami. Vyšetrenie nehody lietadla McDonnell Douglas DC-9-82 na letisku Madrid-Barajas 20. augusta 2008 viedlo k viacerým bezpečnostným odporúčaniam. S týmito úlohami v oblasti tvorby predpisov súvisia tieto bezpečnostné odporúčania:

- a. SPAN-2011-021: Odporúča sa, aby Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) v súlade s iniciatívami organizácie ICAO vo svojich predpisoch zaviedla **konceptiu kritických fáz letu** a definovala tie činnosti, ktoré sa počas daných fáz považujú za prípustné.
- b. SPAN-2011-022: Odporúča sa, aby Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) a národné úrady civilného letectva pri hodnotení výcvikových programov prevádzkovateľov zabezpečili, že sa:
- zdôrazní **konceptia sterilného pilotného priestoru**,
 - poukáže na dôležitosť dodržiavania tejto koncepcie a na následky aj menších vyrušení a
 - uvedú príklady a nehody, pri ktorých nedodržanie predpisov týkajúcich sa sterilného pilotného priestoru predstavovalo relevantný faktor.

Možno poznamenať, že „konceptia kritických fáz letu“ je už zakotvená v existujúcich predpisoch o leteckej prevádzke aj v budúcich vykonávacích predpisoch, napr.:

- vymedzenia „kritických fáz letu“ sú uvedené v prílohe I (Vymedzenia pojmov) k nariadeniu Komisie (ES) č. 965/2012 a
- vykonávacie predpisy týkajúce sa činností, ktoré sa považujú za prípustné počas kritických fáz letu, sú uvedené v časti ORO⁹ a v časti CAT¹⁰ nariadenia Komisie (ES) č. 965/2012 a počítajú sa s ich začlenením do časti NCC¹¹, časti NCO¹² a v časti SPO¹³.

Tieto úlohy v oblasti tvorby predpisov sa podrobnejšie zaoberajú bezpečnostnými odporúčaniami SPAN-2011-021 a SPAN-2011-022 v súvislosti s týmito opatreniami:

- zavedenie definície pojmu „sterilný pilotný priestor“,
- vymedzenie vzťahu medzi „sterilným pilotným priestorom“ a „kritickými fázami letu“,
- vymedzenie fázy rolovania ako činnosti letu kritickej z hľadiska bezpečnosti a poskytnutie postupov pre rolovanie,
- poskytnutie AMC pre výcvik členov posádky v súvislosti s postupmi týkajúcimi sa sterilnej pilotnej kabíny a
- poskytnutie GM k činnostiam, ktoré sa považujú za prípustné a neprípustné počas trvania fázy sterilného pilotného priestoru.

2.2 Ciele

Celkové ciele systému EASA sú vymedzené v článku 2 základného nariadenia. Tento návrh prispeje k všeobecným cieľom, a to zameraním sa na otázky uvedené v oddiele 2.1. Konkrétnym cieľom tohto návrhu je preto zmierniť bezpečnostné riziko zavedením postupov týkajúcich sa sterilnej pilotnej kabíny a postupov pre rolovanie.

2.3 Zhrnutie hodnotenia vplyvu právnej úpravy

Možnosti zistené v hodnotení vplyvu právnej úpravy¹⁴ boli:

- a. Možnosť č. 0: Východisková možnosť (bez zmeny; riziká by zostali rovnaké, ako sa uvádza v analýze problému).

⁹ ORO.GEN.110 písm. f) prílohy III (časť ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105 písm. a) bod 9 a CAT.OP.MPA.210 písm. b) prílohy IV (časť CAT).

¹¹ NCC.GEN.105 písm. b) prílohy VI (časť NCC) stanoviska agentúry č. 1/2012.

¹² NCO.GEN.105 písm. b) prílohy VII (časť NCO) stanoviska agentúry č. 1/2012.

¹³ SPO.GEN.105 písm. b) prílohy VIII (časť SPO) stanoviska agentúry č. 2/2012.

¹⁴ Podrobnosti o hodnotení vplyvu právnej úpravy sú uvedené v oddiele C oznámenia NPA 2012-06.

- b. Možnosť č. 1: Žiadny právny predpis, ale motivovanie prevádzkovateľov, aby zaviedli postupy podľa potreby.
- c. Možnosť č. 2: Vytvorenie právneho predpisu ohľadne postupov týkajúcich sa sterilnej pilotnej kabíny pre všetky kritické fázy letu, pre rolovanie letúnov a pre let do 10 000 stôp/feet s výnimkou cestovných letov prostredníctvom príslušných zmien vykonávacích predpisov, AMC a GM.

Rolovanie letúnov sa považuje za činnosť kritickú z hľadiska bezpečnosti, ale nie je definované ako kritická fáza letu.

- d. Možnosť č. 3: Vytvorenie právneho predpisu ohľadne postupov týkajúcich sa sterilnej pilotnej kabíny pre všetky kritické fázy letu a pre let do 10 000 stôp/feet s výnimkou cestovných letov prostredníctvom príslušných zmien vykonávacích predpisov, AMC a GM.

Rolovanie letúnov je definované ako kritická fáza letu.

Najdôležitejšie vplyvy identifikované v hodnotení vplyvu právnej úpravy pri jednotlivých možnostiach sú bezpečnosť, ekonomický vplyv a vplyv na harmonizáciu. V hodnotení vplyvu právnej úpravy sa dospelo k záveru, že uprednostňovanou možnosťou je možnosť č. 2. Hlavným dôvodom je skutočnosť, že táto možnosť vedie k výraznému zníženiu bezpečnostného rizika a má primeraný vplyv na náklady. Predpokladá sa, že náklady by v prípade možnosti č. 3 boli výrazne vyššie ako náklady v prípade možnosti č. 2 vzhľadom na dodatočné zaťaženie vyplývajúce z vymedzenia rolovania ako kritickej fázy letu, pričom zníženie bezpečnostného rizika by bolo iba mierne nižšie. Okrem toho možnosť č. 2 sa na rozdiel od možností č. 0 a 1 neodchyľuje od uznávaných medzinárodných príručiek a akčných plánov¹⁵. Treba však poznamenať, že možnosť č. 2 znamená, že nedôjde k úplnej harmonizácii s predpismi Spojených štátov amerických¹⁶.

2.4 Výhrady zúčastnených strán

Ako bolo spomenuté, po skončení obdobia na podávanie pripomienok k oznámeniu NPA 2012-06 agentúra dostala od zúčastnených strán 134 pripomienok. Pripomienkujúci predložili niekoľko veľmi cenných návrhov na zmeny navrhovaných AMC a GM. Podstatnejšia revízia znenia textu však nebola potrebná. Pokiaľ ide o vykonávacie predpisy, boli navrhnuté iba menšie zmeny. Podrobný opis zmien sa uvádza v dokumente CRD 2012-06.

Po uverejnení dokumentu CRD 2012-06 mali pripomienkujúci lehotu dva mesiace na reakcie na zmeny začlenené do dokumentu CRD. Agentúra prijala spolu päť reakcií. Pokiaľ však ide o vykonávacie predpisy, neboli predložené nijaké návrhy na úpravu textu.

2.5 Prehľad pozmeňujúcich návrhov

Návrh v oblasti tvorby predpisu č. 1: V prípade tejto činnosti v oblasti tvorby predpisu vzťahujúceho sa na postupy týkajúce sa sterilnej pilotnej kabíny agentúra zobrala do úvahy návrh v oblasti tvorby predpisu určený agentúre od „riadiacej skupiny pre postupy prevádzky“ (OPSG) Spojených leteckých úradov (JAA), dokument 9870 ICAO, európsky akčný plán na predchádzanie vniknutiam na vzletovú a pristávaciu dráhu a predpis Spojených štátov amerických o postupoch týkajúcich sa sterilnej pilotnej kabíny. S cieľom predísť akýmkoľvek nedorozumeniam, pokiaľ ide o pojem „sterilný pilotný priestor“¹⁷, agentúra rozhodla, že je

¹⁵ Dokument 9870 Medzinárodnej organizácie civilného letectva (AN/463), „Príručka o predchádzaní vniknutiam na vzletovú a pristávaciu dráhu“, prvé vydanie, 2007, a európsky akčný plán na predchádzanie vniknutiam na vzletovú a pristávaciu dráhu, vydanie 2.0. Dostupné na webovej stránke <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Povinnosti členov letovej posádky podľa odseku 121.542 časti 121 a odseku 135.100 časti 135 hlavy 14 Kódexu federálnych predpisov Spojených štátov amerických. Úrad FAA ustanovil „predpis o sterilnom pilotnom priestore“, pričom vymedzil rolovanie ako kritickú fázu letu, nie ako činnosť kritickú z hľadiska bezpečnosti.

¹⁷ V navrhovanom texte znenia zmien vykonávacích predpisov, AMC a GM sa v záujme zabezpečenia súladu s pojmom použitým v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 namiesto pojmu „sterilná pilotná kabína“ používa pojem „sterilný priestor pre letovú posádku“.

potrebné tento pojem definovať. Agentúra navrhuje, aby sa do vykonávacích predpisov do prílohy I (Vymedzenia pojmov) k nariadeniu o leteckej prevádzke zahrnulo toto vymedzenie:

„Sterilný priestor letovej posádky“ znamená akékoľvek obdobie, počas ktorého členovia letovej posádky nie sú vyrušovaní alebo rozptyľovaní, s výnimkou záležitostí zásadných pre bezpečnú prevádzku lietadla alebo pre bezpečnosť osôb na jeho palube.“

Znenie tohto vymedzenia je podobné ako znenie navrhované v dokumente 9870 organizácie ICAO a v európskom akčnom pláne. Jediným rozdielom je pridanie výrazov „alebo rozptyľovaní“ a „alebo pre bezpečnosť osôb na jeho palube“. Tieto zmeny vychádzajú z návrhov predložených v priebehu procesu preskúmania.

Návrh v oblasti tvorby predpisu č. 2: Okrem definície sterilného pilotného priestoru bude potrebné ustanoviť postupy. Agentúra dospela k záveru, že k ustanoveniu týchto postupov sú najkompetentnejší samotní prevádzkovatelia. Navrhuje sa preto zmeniť časť ORO, konkrétne bod ORO.GEN.110 písm. f) vykonávacích predpisov tak, že od prevádzkovateľov sa bude požadovať, aby ustanovili postupy na dodržanie koncepcie sterilného pilotného priestoru.

Návrh v oblasti tvorby predpisu č. 3: Agentúra považuje za potrebné riešiť vo vykonávacích predpisoch postupy pre rolovanie lietadiel. Agentúra dospela k záveru, že prevádzkovateľ by mal mať povinnosť ustanoviť takéto postupy v záujme zaistenia bezpečnej prevádzky a zvýšenia bezpečnosti na vzletovej a pristávacej dráhe. Preto sa tento predpis navrhuje pre časť CAT (CAT.GEN.MPA.125), pre časť NCC (NCC.GEN.120) a pre časť SPO (SPO.GEN.120). Agentúra sa domnieva, že takýto predpis nie je potrebný pre časť NCO, pretože by predstavoval nadmernú reguláciu rolovania v prípade neobchodnej prevádzky iných ako zložitých motorových lietadiel¹⁸.

V Kolíne 10. júna 2013

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ
(podpis)

¹⁸ Hoci pre časť NCO nebol navrhnutý nijaký vykonávací predpis, agentúra sa domnieva, že v časti NCO by sa mali zaviesť GM pre rolovanie letúnov. To sa uskutoční prostredníctvom rozhodnutia výkonného riaditeľa, ktoré agentúra uverejní, keď Komisia prijme súvisiace vykonávacie predpisy. Predbežné znenie GM je k dispozícii v dokumente CRD 2012-06.

3 Odkazy

3.1 Dotknuté nariadenia

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

3.2 Dotknuté rozhodnutia

Rozhodnutie výkonného riaditeľa agentúry 2012/017/R z 24. októbra 2012 o prijateľných prostriedkoch preukázania zhody a o materiáloch s usmerneniami k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008; „Prijateľné prostriedky preukázania zhody a materiály s usmerneniami k časti ORO“. Dostupné na webovej stránke <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Rozhodnutie výkonného riaditeľa agentúry 2012/018/R z 24. októbra 2012 o prijateľných prostriedkoch preukázania zhody a o materiáloch s usmerneniami k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008; „Prijateľné prostriedky preukázania zhody a materiály s usmerneniami k časti CAT“. Dostupné na webovej stránke <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.