



## Postopki za sterilno pilotsko kabino

POVEZANI NPA/CRD: 2012-06 – RMT.0416 (OPS.009(A)) IN RMT.0417 (OPS.009(B)) – 10.6.2013

### POVZETEK

Mnenje obravnava varnostno vprašanje, povezano s postopki v pilotski kabini. Varnostna priporočila, povezana s tem vprašanjem, so bila ocenjena med pripravo tega predloga.

Posebni cilj tega mnenja je omiliti tveganja, povezana z napakami zaradi motenja letalske posadke ali odvratanja njihove pozornosti med fazami leta, med katerimi se mora biti posadka zmožna osredotočiti na svoje delo.

Mnenje predlaga, da se uvede koncept sterilne pilotske kabine, da se fazo vožnje letal po tleh obravnava kot dejavnost, ki je ključna za varnost, in da se uvede postopke za vožnjo po tleh za okrepitev varnosti na vzletno-pristajalni stezi.

Pričakuje se, da bodo predlagane spremembe okrepile varnost med ključnimi fazami leta (za helikopterje te vsekakor vključujejo vožnjo po tleh) za letala med vožnjo po tleh in za lete pod 10 000 čevljev, razen za letenje na potovalni višini. S predlaganimi spremembami je zagotovljena skladnost z ICAO.

Uporaba		Načrt postopka	
Zadevni predpisi in sklepi:	Uredba Komisije (EU) št. 965/2012, Sklep 2012/017/R in Sklep 2012/018/R	Konceptualni dokument: ne Naloge in pristojnosti: 12/09/2011 Skupina za oblikovanje predpisov: da Presoja zakonodajnega učinka: blažji	
Zadevne zainteresirane strani:	operatorji	Tehnično posvetovanje med pripravo dokumenta NPA: ne Datum objave NPA: 11/07/2012 Trajanje posvetovanj o NPA: 3 mesece Skupina za pregled: ne Datum objave CRD: 13/02/2013	
Dejavnik/izvor:	Varnost	Skupina za pregled: ne	
Referenca:	Ni relevantno	Osredotočeno posvetovanje: ne Datum objave sklepa: 2015/Q3	

TE.RPRO.00036-002 © Evropska agencija za varnost v letalstvu. Vse pravice pridržane.

Zaščiten dokument. Kopije niso nadzorovane. Stanje zadnje spremembe preverite na spletni strani/intranetu agencije EASA.

---

## Kazalo

1	Postopkovne informacije .....	3
1.1	Postopek razvoja pravil .....	3
1.2	Struktura mnenja in povezanih dokumentov .....	3
1.3	Naslednji koraki v postopku .....	3
2	Obrazložitev .....	4
2.1	Vprašanja, ki jih je treba obravnavati .....	4
2.2	Cilji .....	6
2.3	Povzetek presoje zakonodajnega učinka .....	6
2.4	Pomisleki zainteresiranih strani .....	7
2.5	Pregled predlaganih sprememb .....	7
3	Reference .....	9
3.1	Zadevni predpisi .....	9
3.2	Zadevni sklepi .....	9

## 1 Postopkovne informacije

### 1.1 Postopek razvoja pravil

Evropska agencija za varnost v letalstvu (v nadaljevanju: agencija) je to mnenje pripravila v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba)<sup>1</sup> in postopkom za oblikovanje predpisov<sup>2</sup>.

Dejavnost oblikovanja predpisov je vključena v program za oblikovanje predpisov, ki ga je agencija pripravila za obdobje 2012–2015 v okviru RMT.0416 (OPS.009(a)) in RMT.0417 (OPS.009(b)). Obseg in časovni raspored naloge sta bila opredeljena v nalogah in pristojnostih (glejte postopkovni načrt na naslovni strani).

Osnutek besedila mnenja je na podlagi RMT.0416 (OPS.009(a)) in RMT.0417 (OPS.009(b)) pripravila agencija, ki jo je podprla skupina za sprejemanje predpisov. Posvetovanje vseh zainteresiranih strani je potekalo s pomočjo obvestila o predlaganih spremembah (NPA) 2012-06<sup>3</sup>. Prejetih je bilo 134 pripomb zainteresiranih strani, vključno z industrijo in nacionalnimi letalskimi organi.

Agencija je obravnavala pripombe k obvestilu NPA in se odzvala nanje. Prejete pripombe in odgovori agencije so navedeni v dokumentu o odzivih na pripombe (CRD) 2012-06<sup>4</sup>.

Končno besedilo tega mnenja (tj. obrazložitev in osnutek uredbe) je pripravila agencija.

Postopkovni načrt na naslovni strani povzema najpomembnejše mejnike te dejavnosti oblikovanja predpisov.

### 1.2 Struktura mnenja in povezanih dokumentov

Poglavje 1 tega dokumenta vsebuje postopkovne informacije, ki zadevajo to nalogo. Poglavje 2 „Obrazložitev“ pojasnjuje osrednjo tehnično vsebino, vključno s cilji, povzema rezultat presoje zakonodajnega učinka, ki ga zajema obvestilo NPA, podaja informacije o pomislekih zainteresiranih strani in zagotavlja pregled predlaganih sprememb. Poglavje 3 vsebuje reference. Osnutek besedila predpisov, ki ga je predlagala agencija, je objavljen v posebnem dokumentu na spletišču agencije<sup>5</sup>.

### 1.3 Naslednji koraki v postopku

Mnenje vsebuje predlagane spremembe k uredbam Unije. Naslovljeno je na Evropsko komisijo, ki ga bo uporabila kot tehnično podlago za pripravo zakonodajnega predloga.

Agencija bo sklep o sprejetju povezanih sprejemljivih načinov usklajevanja (AMC) in navodil (GM) objavila, ko bo Komisija sprejela povezane izvedbene predpise.

Agencija je objavila osnutek besedila za povezani sklep agencije, ki vsebuje AMC in GM, v dokumentu CRD 2012-06.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1), kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 6/2013 (UL L 4, 9.1.2013, str. 34).

<sup>2</sup> Agencija je zavezana upoštevati strukturiran postopek za oblikovanje predpisov, kot zahteva člen 52(1) osnovne uredbe. Takšen postopek je sprejel upravni odbor agencije in se imenuje „postopek za oblikovanje predpisov“. Glejte sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisov), sklep EASA MB št. 01-2012.

<sup>3</sup> V skladu s členom 52 osnovne uredbe in členoma 5(3) in 6 postopka za oblikovanje predpisov; obvestilo NPA na voljo na <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>4</sup> Na voljo na <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Na voljo na <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

## 2 Obrazložitev

### 2.1 Vprašanja, ki jih je treba obravnavati

#### Pregled tehnične vsebine

Večletne izkušnje so pokazale, da lahko pride do nesreče ali incidenta, kadar letalska posadka svojo pozornost preusmeri s trenutne naloge na dejavnosti, ki niso neposredno povezane s trenutno fazo leta. Te dejavnosti so lahko nenujni pogovor, klici kabinskega osebja o nebistvenih zadevah, nezadevni radijski klici, obvestila za potnike itd. Verjetnost napake se vsekakor poveča, kadar pride do motenja letalske posadke in odvratanja njene pozornosti od glavnih nalog. Posledice, ki lahko nastanejo zaradi takšnega motenja ali odvratanja pozornosti, vključujejo odklone od višine, odklone od smeri, napake na vzletno-pristajalni stezi in vzlete ali pristanke brez dovoljenja.

Glede varnostnega tveganja se mora biti letalska posadka, kadar koli je potrebno, sposobna osredotočiti na svoje dolžnosti, ne da bi jo med premikanjem zrakoplova pri tem motile ali jo od njih odvratale zadeve, ki niso povezane z letom. To še posebej velja za faze leta, ki so ključne za varnost. Izvedbeni predpisi in povezani sprejemljivi načini usklajevanja (AMC) ter navodila (GM) za letalske operacije so že v veljavi (Uredba Komisije (EU) št. 965/2012<sup>6</sup>) ali bodo v veljavi v bližnji prihodnosti (ko bo mnenji agencije št. 01/2012<sup>7</sup> in št. 02/2012<sup>8</sup> sprejela Komisija). Vendar pa naslednji elementi niti takrat ne bodo vključeni v zakonodajni okvir:

- a. koncept **sterilne pilotske kabine**;
- b. faza vožnje letala po tleh kot **dejavnosti, ki je ključna za varnost**; in
- c. **postopki za vožnjo po tleh** za okrepitev varnosti na vzletno-pristajalni stezi.

Potreba po obravnavanju teh elementov je bila na kratko opisana zgoraj in natančno pojasnjena v obvestilu NPA 2012-06. Agencija je sedanje naloge za oblikovanje predpisov povzela pod naslovom „Postopki za sterilno pilotsko kabino“. Te naloge se osredotočajo na letalske operacije. Eden izmed glavnih ciljev je okrepitev varnosti na vzletno-pristajalni stezi z uvedbo operativnih postopkov in najboljših praks za fazo vožnje po tleh, vključno s postopki za sterilno pilotsko kabino. Predlagani so izvedbeni predpisi, sprejemljivi načini usklajevanja in navodila, da se zagotovi elemente, ki jih mora upoštevati operator pri določanju postopkov, ki zadevajo letalsko posadko, kabinsko osebje in tehnično osebje, za naslednje faze leta:

- vse ključne faze leta (za helikopterje te vsekakor vključujejo vožnjo po tleh);
- za letala med vožnjo po tleh; in
- manj kot 10 000 čevljev nad vzletnim letališčem po vzletu in namembnim letališčem pred pristankom, razen za letenje na potovalni višini.

<sup>6</sup> Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

<sup>7</sup> Mnenje št. 01/2012 Evropske agencije za varnost v letalstvu z dne 1. februarja 2012 k Uredbi Komisije o določitvi izvedbenih predpisov za zračne operacije „Zračne operacije – OPS (del NCC in del NCO)“. Mnenje zajema del NCC (nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon) in del NCO (nekomercialne operacije zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon), ki zadevata sedanjo dejavnost oblikovanja predpisov. Na voljo na <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

<sup>8</sup> Mnenje št. 02/2012 Evropske agencije za varnost v letalstvu z dne 16. aprila 2012 k Uredbi Komisije o določitvi izvedbenih predpisov za zračne operacije „Zračne operacije – OPS (del SPO)“. Mnenje zajema del SPO (specializirane operacije), ki zadevajo sedanjo dejavnost oblikovanja predpisov. Na voljo na <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

## Vožnja po tleh kot dejavnost za letalske operacije, ki je ključna za varnost

Ena izmed glavnih točk nalog za oblikovanje predpisov o postopkih za sterilno pilotsko kabino je bila odločitev glede „statusa“ vožnje letal po tleh. Zato je agencija v obvestilu NPA 2012-06 zainteresirane strani pozvala, naj odgovorijo na naslednje vprašanje:

**Vprašanje:** Ali je treba vožnjo letal po tleh:

- a. obravnavati kot dejavnost, ki je ključna za varnost, vendar je v izvedbenih predpisih ne opredeliti kot ključne faze leta;
- b. opredeliti kot ključno fazo leta brez omejitev dejavnosti kabinskega osebja (tj. od danes dalje bi kabinsko osebje lahko zagotavljalo storitve potnikom); ali
- c. opredeliti kot ključno fazo leta z omejitvijo kabinskega osebja, da opravlja samo dolžnosti, povezane z varnostjo?

Izmed 25 predstavnikov zainteresiranih strani je 15 predstavnikov zainteresiranih strani odgovorilo izrecno na zastavljeno vprašanje. Od 15 predstavnikov zainteresiranih strani jih je 12 kot odgovor na vprašanje navedlo „odgovor a“ (vožnja po tleh kot dejavnost, ključna za varnost). To je vsekakor večina predstavnikov zainteresiranih strani, ki so odgovorili na vprašanje. Ti predstavniki zainteresiranih strani poleg utemeljitev, obravnavanih v obvestilu NPA 2012-06, niso navedli drugih utemeljitev, ki bi podprle njihovo stališče. Omeniti je treba, da „odgovor a“ opisuje možnost, na podlagi katere je bil pripravljen osnutek predlaganega besedila v obvestilu NPA.

Trije predstavniki zainteresiranih strani (in dodatno en predstavnik zainteresiranih strani, ki je navedel „odgovor a in b“) so navedli „odgovor b“ (vožnja po tleh kot ključna faza leta brez omejitev dejavnosti kabinskega osebja). Glavne utemeljitve predstavnikov zainteresiranih strani, ki so podali „odgovor b“, so bile:

- „Korporativne in VIP operacije izrecno potrebujejo čas vožnje po tleh za pripravo.“
- „Na krovu velikega zrakoplova se ne sme omejiti dejavnosti kabinskega osebja. Neomejeno gibanje kabinskega osebja med fazo vožnje po tleh je pozitiven prispevek k varnosti letenja kot celote in ima pozitiven učinek na potnike.“
- To mnenje „bi zagotovilo povsem dosleden in skladen oris pilotom“.

Nihče izmed predstavnikov zainteresiranih strani ni navedel „odgovora c“ („vožnja po tleh kot ključna faza leta z omejitvijo dejavnosti kabinskega osebja“).

Na podlagi prejetih odgovorov je agencija sklenila, da je treba, kakor je predlagano v obvestilu NPA 2012-06, vožnjo letal po tleh obravnavati kot dejavnost, ki je ključna za varnost, vendar pa se je ne sme opredeliti kot ključno fazo leta. Kljub temu agencija meni, da bi lahko neomejitev kabinskega osebja med vožnjo po tleh vodila k večjemu varnostnemu tveganju za osebe na letalu, ker bi lahko kabinsko osebje od dejavnosti, ključnih za varnost, odvrnile druge naloge. Zato bo agencija v prihodnosti verjetno začela nalogo za oblikovanje predpisov, ki bo obravnavala omejitve dejavnosti kabinskega osebja med vožnjo po tleh na dejavnosti, ključne za varnost.

## Varnostna priporočila

Agencija mora pri nalogi za oblikovanje predpisov v svojih posvetovanjih med postopkom za oblikovanje predpisov obravnavati varnostna priporočila. Preiskava nesreče, v kateri je bilo na letališču Barajas v Madridu dne 20. avgusta 2008 udeleženo letalo McDonnell Douglas DC-9-82, je vodila k številnim varnostnim priporočilom. S sedanjo nalogo za oblikovanje predpisov so povezana naslednja varnostna priporočila:

- a. SPAN-2011-021: priporoča se, da Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) v skladu s pobudami ICAO v svoje predpise vključi **koncept ključnih faz leta** in opredeli tiste dejavnosti, za katere se meni, da so med navedeno fazo sprejemljive.
- b. SPAN-2011-022: priporoča se, da Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) in nacionalni organi za civilno letalstvo pri presoji programov operatorjev za usposabljanje zagotovijo, da:
- je poudarjen **koncept sterilne pilotske kabine**;
  - je izpostavljen pomen upoštevanja navedenega koncepta skupaj s posledicami celo manjših motenj; in
  - so vključeni primeri in nesreče, v katerih je bila pomemben dejavnik neskladnost s predpisi, ki vključujejo sterilno pilotsko kabino.

Trdi se lahko, da je „koncept ključnih faz leta“ že vključen v veljavne predpise o letalskih operacijah in tudi v prihodnje izvedbene predpise, npr. kot sledi:

- opredelitve pojma „ključne faze leta“ so navedene v Prilogi I (Opredelitve pojmov) k Uredbi Komisije (ES) št. 965/2012; in
- izvedbeni predpisi za dejavnosti, za katere se meni, da so sprejemljive v ključnih fazah leta, so vključeni v del ORO<sup>9</sup> in del CAT<sup>10</sup> Uredbe Komisije (ES) št. 965/2012 in so predvideni v delu NCC<sup>11</sup>, delu NCO<sup>12</sup> in delu SPO<sup>13</sup>.

Sedanje naloge za oblikovanje predpisov celo dodatno obravnavajo varnostni priporočili SPAN-2011-021 in SPAN-2011-022 z naslednjimi ukrepi:

- uvedbo opredelitve pojma „sterilna pilotska kabina“;
- določitev povezave med „sterilno pilotsko kabino“ in „ključnimi fazami leta“;
- uveljavitev faze vožnje po tleh kot dejavnosti leta, ki je ključna za varnost, in določitev postopkov za vožnjo po tleh;
- določitev AMC o usposabljanju članov osebja v zvezi s postopki za sterilno pilotsko kabino; in
- določitev GM o dejavnostih, za katere se meni, da so sprejemljive, in za katere se meni, da niso sprejemljive v času sterilne pilotske kabine.

## 2.2 Cilji

Splošni cilji sistema EASA so opredeljeni v členu 2 osnovne uredbe. Ta predlog bo z obravnavanjem vprašanj, opisanih v oddelku 2.1, prispeval k splošnim ciljem. Posebni cilj tega predloga je torej ublažitev varnostnega tveganja z uvedbo postopkov za sterilno pilotsko kabino in postopkov za vožnjo po tleh.

## 2.3 Povzetek presoje zakonodajnega učinka

Možnosti, opredeljene v presoji zakonodajnega učinka (RIA)<sup>14</sup>, so:

- a. Možnost 0: osnovna možnost (brez spremembe; tveganja ostanejo, kakor so navedena v analizi vprašanja).

<sup>9</sup> ORO.GEN.110(f) Priloge III (del ORO).

<sup>10</sup> CAT.GEN.MPA.105(a)(9) in CAT.OP.MPA.210(b) Priloge IV (del CAT).

<sup>11</sup> NCC.GEN.105(b) Priloge VI (del NCC) Mnenja agencije št. 01/2012.

<sup>12</sup> NCO.GEN.105(b) Priloge VII (del NCO) Mnenja agencije 01/2012.

<sup>13</sup> SPO.GEN.105(b) Priloge VIII (del SPO) Mnenja agencije 02/2012.

<sup>14</sup> Za podrobnosti presoje zakonodajnega učinka glejte oddelek C obvestila NPA 2012-06.

- b. Možnost 1: brez oblikovanja predpisov, vendar spodbujanje operatorjev, da določijo potrebne postopke.
- c. Možnost 2: oblikovanje predpisov za postopke za sterilno pilotsko kabino za vse ključne faze leta, za vožnjo letal po tleh in za lete pod 10 000 čevljev, razen za letenje na potovalni višini, s spremembo izvedbenih predpisov, AMC in GM, kakor je ustrezno.
- Vožnja letal po tleh se obravnava kot dejavnost, ki je ključna za varnost, vendar pa ni opredeljena kot ključna faza leta.
- d. Možnost 3: oblikovanje predpisov za postopke za sterilno pilotsko kabino za vse ključne faze leta in za lete pod 10 000 čevljev, razen letenja na potovalni višini, s spremembo izvedbenih predpisov, AMC in GM, kakor je ustrezno.
- Vožnja letal po tleh je opredeljena kot ključna faza leta.

Najpomembnejši učinki, opredeljeni v presoji zakonodajnega učinka, so varnostni in gospodarski učinek ter učinek na usklajevanje. V presoji zakonodajnega učinka je bilo določeno, da je možnost 2 ugodnejša možnost. Glavni razlog je, da ta možnost vodi k velikemu zmanjšanju varnostnega tveganja z zmernim učinkom na stroške. Pričakuje se, da bodo stroški možnosti 3 znatno višji od stroškov možnosti 2 zaradi dodatnega bremena opredelitve vožnje po tleh kot ključne faze leta, medtem ko je zmanjšanje varnostnega tveganja samo malo manjše. Poleg tega možnost 2 v nasprotju z možnostma 0 in 1 ne odstopa od mednarodno priznanih priročnikov in akcijskih načrtov<sup>15</sup>. Vendar pa je treba opozoriti, da možnost 2 ne pomeni popolne uskladitve s predpisi ZDA<sup>16</sup>.

## 2.4 Pomisleki zainteresiranih strani

Kot je omenjeno zgoraj, je agencija po koncu obdobja za predložitev pripomb k obvestilu NPA 2012-06 prejela 134 pripomb zainteresiranih strani. Predstavniki zainteresiranih strani so podali nekatere zelo koristne predloge sprememb predlaganih sprejemljivih načinov usklajevanja (AMC) in navodil (GM). Vendar pa ni bil potreben obsežnejši pregled besedila. Glede izvedbenih predpisov so bili podani le manjši predlogi sprememb. Podroben opis sprememb vsebuje dokument CRD 2012-06.

Po objavi dokumenta CRD 2012-06 so imeli predstavniki zainteresiranih strani dva meseca časa, da se odzovejo na spremembe, vključene v dokument CRD. Agencija je prejela skupno pet odzivov. Vendar pa glede izvedbenih predpisov niso bili podani predlogi za spremembo besedila.

## 2.5 Pregled predlaganih sprememb

**Predlog za oblikovanje predpisov št. 1:** agencija je za sedanjo dejavnost za oblikovanje predpisov v zvezi s postopki za sterilno pilotsko kabino upoštevala predlog za oblikovanje predpisov, ki so ga agenciji podali „usmerjevalna skupina za operativne postopke“ (OPSG) Združenih letalskih organov (JAA), dokument Doc 9870 Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO), Evropski akcijski načrt za preprečevanje vdorov na vzletno-pristajalno stezo in predpis ZDA o postopkih za sterilno pilotsko kabino. Da bi se izognila vsakršnemu napačnemu razumevanju pojma „sterilna pilotska kabina“<sup>17</sup>, se je agencija odločila, da je

<sup>15</sup> Dokument Mednarodne organizacije za civilno letalstvo Doc 9870 (AN/463), „Priročnik o preprečevanju vdorov na vzletno-pristajalno stezo“, prva izdaja, 2007, in Evropski akcijski načrt za preprečevanje vdorov na vzletno-pristajalno stezo, izdaja 2.0. Na voljo na <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

<sup>16</sup> Naloge člana letalske posadke so določene v odstavku 121.542 dela 121 in v odstavku 135.100 dela 135 naslova 14 Zakonika zveznih predpisov ZDA. Zvezna uprava za letalstvo (FAA) je uvedla „pravilo sterilne pilotske kabine“ in opredelila vožnjo po tleh kot ključno fazo leta in ne kot dejavnost, ki je ključna za varnost.

<sup>17</sup> V predlaganem besedilu za spremembo izvedbenih predpisov, sprejemljivih načinov usklajevanja in navodil se v angleškem besedilu uporablja pojem „sterile flight crew compartment“ (sterilna pilotska kabina) namesto „sterile flight deck“ (sterilna pilotska kabina) zaradi skladnosti s pojmom, uporabljenim v Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012.

potrebna opredelitev tega pojma. Agencija predlaga, da se naslednjo opredelitev pojma vključi v izvedbene predpise v Prilogi I (Opredelitve pojmov) v Uredbi o letalskih operacijah:

*„Sterilna pilotska kabina' pomeni vsako časovno obdobje, ko se članov pilotske posadke ne moti ali odvrtača, razen zaradi zadev, ki so ključne za varno delovanje zrakoplova ali varnost oseb na njem.“*

Besedilo te opredelitve pojma je podobno tistemu, ki je predlagano v dokumentu Doc 9870 ICAO in v evropskem akcijskem načrtu. Edini razliki sta, da sta bili dodani besedni zvezi „ali odvrtača“ in „ali varnost oseb na njem“. Te spremembe temeljijo na predlogih, podanih med postopkom pregleda.

**Predlog za oblikovanje predpisov št. 2:** razen opredelitve pojma sterilne pilotske kabine je treba določiti tudi postopke. Agencija je sklenila, da so za to najprimernejši sami operatorji. Zato se predlaga sprememba dela ORO, namreč odstavka ORO.GEN.110(f) izvedbenih predpisov, in sicer tako, da se od operatorjev zahteva, da določijo postopke, ki upoštevajo koncept sterilne pilotske kabine.

**Predlog za oblikovanje predpisov št. 3:** agenciji se je zdelo potrebno obravnavati postopke za vožnjo zrakoplova po tleh v izvedbenih predpisih. Agencija je sklenila, da mora biti operator zavezan, da določi takšne postopke za zagotovitev varnega delovanja in okrepitev varnosti na vzletno-pristajalni stezi. Zato se takšen predpis predlaga za del CAT (CAT.GEN.MPA.125), del NCC (NCC.GEN.120) in del SPO (SPO.GEN.120). Agencija meni, da takšen predpis ni potreben za del NCO, saj bi to pomenilo prekomerno zakonsko ureditev vožnje po tleh za nekomercialne operacije zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon<sup>18</sup>.

V Kölnu, 10. junija 2013

P. GOUDOU  
Izvršni direktor  
(podpisan)

<sup>18</sup> Čeprav se za del NCO ne predlaga izvedbenega predpisa, agencija meni, da je treba uvesti navodila (GM) za vožnjo po tleh za letala iz dela NCO. To bo narejeno v sklepu izvršnega direktorja, ki ga bo agencija objavila, ko bo Komisija sprejela povezane izvedbene predpise. Za osnutek besedila navodil (GM) glejte dokument CRD 2012-06.



### 3 Reference

#### 3.1 Zadevni predpisi

Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

#### 3.2 Zadevni sklepi

Sklep 2012/017/R izvršnega direktorja agencije z dne 24. oktobra 2012 o sprejemljivih načinih usklajevanja in navodilih k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta; „Sprejemljivi načini usklajevanja in navodila k delu ORO“. Na voljo na <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Sklep 2012/018/R izvršnega direktorja agencije z dne 24. oktobra 2012 o sprejemljivih načinih usklajevanja in navodilih k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta; „Sprejemljivi načini usklajevanja in navodila k delu CAT“. Na voljo na <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.