



Διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης

ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΠΤ/ΕΑΠ: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Α) ΚΑΙ RMT.0417 (OPS.009 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Β) —
10/06/2013

ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

Η παρούσα γνώμη εξετάζει ένα ζήτημα ασφάλειας σχετικό με τις διαδικασίες του θαλάμου διακυβέρνησης. Οι συστάσεις για την ασφάλεια που συνδέονται με αυτό το θέμα αξιολογήθηκαν κατά την κατάρτιση της παρούσας πρότασης.

Ο ειδικός στόχος της παρούσας γνώμης είναι η αντιστάθμιση των κινδύνων που συνδέονται με σφάλματα που οφείλονται σε διαταραχή ή απόσπαση της προσοχής του πληρώματος πτήσης κατά τις φάσεις της πτήσης όπου το πλήρωμα πτήσης πρέπει να είναι σε θέση να επικεντρωθεί στα καθήκοντά του.

Η γνώμη αυτή προτείνει την εισαγωγή της έννοιας του αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης, την εξέταση της φάσης τροχοδρόμησης των αεροπλάνων ως κρίσιμη για την ασφάλεια δραστηριότητα και τη θέσπιση διαδικασιών για την τροχοδρόμηση με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας του διαδρόμου.

Οι προτεινόμενες αλλαγές αναμένεται να αυξήσουν την ασφάλεια σε κρίσιμες φάσεις πτήσης (για τα ελικόπτερα η τροχοδρόμηση περιλαμβάνεται εξ ορισμού), για τα αεροπλάνα κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης, καθώς και για την πτήση κάτω των 10 000 ft, εκτός από τη φάση πλεύσης. Με τις προτεινόμενες αλλαγές, διασφαλίζεται η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ.

Εφαρμογή		Χάρτης διαδικασίας	
Επηρεαζόμενοι κανονισμοί και αποφάσεις:	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, απόφαση 2012/017/R και απόφαση 2012/018/R	Έγγραφο προβληματισμού: Όροι αναφοράς: Ομάδα θέσπισης κανόνων: Τύπος αξιολόγησης κανονιστικών επιπτώσεων:	Όχι 12/9/2011 Ναι Ελαφρά
Επηρεαζόμενοι ενδιαφερόμενοι:	Αερομεταφορείς	Τεχνική διαβούλευση κατά τη διάρκεια της σύνταξης της ΕΠΤ: Ημερομηνία δημοσίευσης της ΕΠΤ: Διάρκεια της διαβούλευσης για την ΕΠΤ: Ομάδα αναθεώρησης: Ημερομηνία δημοσίευσης του ΕΑΠ:	Όχι 11/7/2012 3 μήνες Όχι 13/2/2013
Αιτιολογία/προέλευση: Αναφορά:	Ασφάλεια Δεν εφαρμόζεται	Ομάδα αναθεώρησης: Εστιασμένη διαβούλευση: Ημερομηνία δημοσίευσης της απόφασης:	Όχι Όχι 2015/τρίτο τρίμηνο

Πίνακας περιεχομένων

1	Διαδικαστικές πληροφορίες	3
1.1	Διαδικασία κατάρτισης κανόνων	3
1.2	Δομή της γνώμης και σχετικά έγγραφα	3
1.3	Τα επόμενα βήματα της διαδικασίας	3
2	Επεξηγηματική σημείωση	5
2.1	Ζητήματα που θα εξεταστούν	5
2.2	Στόχοι.....	8
2.3	Σύνοψη της αξιολόγησης κανονιστικών επιπτώσεων	8
2.4	Προβληματισμοί των ενδιαφερομένων	9
2.5	Επισκόπηση των προτεινόμενων τροποποιήσεων	9
3	Αναφορές	11
3.1	Επηρεαζόμενοι κανονισμοί	11
3.2	Επηρεαζόμενες αποφάσεις	11

1 Διαδικαστικές πληροφορίες

1.1 Διαδικασία κατάρτισης κανόνων

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός») κατάρτισε την παρούσα γνώμη σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 (εφεξής «ο βασικός κανονισμός»)¹ και τη διαδικασία θέσπισης κανόνων.²

Αυτή η διαδικασία θέσπισης κανόνων περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα θέσπισης κανόνων του Οργανισμού για την περίοδο 2012–2015 στο πλαίσιο των RMT.0416 (OPS.009 στοιχείο α)) και RMT.0417 (OPS.009 στοιχείο β)). Το πεδίο εφαρμογής και το χρονοδιάγραμμα της ενέργειας ορίστηκαν στους σχετικούς όρους αναφοράς (βλέπε χάρτη διαδικασίας στη σελίδα τίτλου).

Το σχέδιο της παρούσας γνώμης καταρτίστηκε από τον Οργανισμό με την υποστήριξη της ομάδας θέσπισης κανόνων RMT.0416 (OPS.009 στοιχείο α)) και RMT.0417 (OPS.009 στοιχείο β)). Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συμμετείχαν σε διαβούλευση μέσω της ειδοποίησης προτεινόμενης τροποποίησης (ΕΠΤ) 2012-06³. Ελήφθησαν 134 παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένου του κλάδου και εθνικών αεροπορικών αρχών.

Ο Οργανισμός εξέτασε και απάντησε στις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σχετικά με την ΕΠΤ. Οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν και οι απαντήσεις του Οργανισμού τεκμηριώνονται στο έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις (ΕΑΠ) 2012-06⁴.

Το τελικό κείμενο της παρούσας γνώμης (δηλαδή η επεξηγηματική σημείωση και το σχέδιο του κανονισμού) καταρτίστηκε από τον Οργανισμό.

Ο χάρτης διαδικασίας στη σελίδα τίτλου συνοψίζει τα μείζονος σημασίας ορόσημα της εν λόγω δραστηριότητα θέσπισης κανόνων.

1.2 Δομή της γνώμης και σχετικά έγγραφα

Το κεφάλαιο 1 της παρούσας γνώμης περιλαμβάνει τις διαδικαστικές πληροφορίες που σχετίζονται με την εν λόγω ενέργεια. Το κεφάλαιο 2, «Επεξηγηματική σημείωση», εξηγεί το βασικό τεχνικό περιεχόμενο, συμπεριλαμβανομένων των στόχων, συνοψίζει την αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων που παρέχεται στην ΕΠΤ, παρέχει πληροφορίες σχετικά με τους προβληματισμούς των ενδιαφερομένων, και παρέχει επισκόπηση των προτεινόμενων τροποποιήσεων. Το κεφάλαιο 3 περιέχει τις αναφορές. Το σχέδιο του κειμένου του κανόνα που προτείνει ο Οργανισμός δημοσιεύεται ως χωριστό έγγραφο στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού⁵.

1.3 Τα επόμενα βήματα της διαδικασίας

Η παρούσα γνώμη περιέχει προτεινόμενες αλλαγές στους ενωσιακούς κανονισμούς. Η γνώμη απευθύνεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία τη χρησιμοποιεί ως τεχνική βάση για την κατάρτιση νομοθετικής πρότασης.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 6/2013 της Επιτροπής (ΕΕ L 4 της 9.1.2013, σ. 34).

² Ο Οργανισμός δεσμεύεται να ακολουθήσει μια δομημένη διαδικασία θέσπισης κανόνων, όπως απαιτείται από το άρθρο 52 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Η εν λόγω διαδικασία έχει εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού και αναφέρεται ως «διαδικασία θέσπισης κανόνων». Βλέπε την απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (διαδικασία θέσπισης κανόνων), απόφαση EASA MB αριθ. 01-2012.

³ Σύμφωνα με το άρθρο 52 του βασικού κανονισμού και το άρθρο 5 παράγραφος 3 και το άρθρο 6 της διαδικασίας θέσπισης κανόνων. Η ΕΠΤ είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Το ΕΑΠ είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

Η απόφαση με τα σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης θα δημοσιευτεί από τον Οργανισμό όταν η Επιτροπή εγκρίνει τους σχετικούς εκτελεστικούς κανόνες.

Για λόγους πληροφόρησης, ο Οργανισμός έχει δημοσιεύσει το σχέδιο κειμένου για τη σχετική απόφαση του Οργανισμού που περιέχει τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης στο ΕΑΠ 2012-06.

2 Επεξηγηματική σημείωση

2.1 Ζητήματα που θα εξεταστούν

Επισκόπηση του τεχνικού περιεχομένου

Κατά τη διάρκεια των ετών διαπιστώθηκε ότι μπορεί να σημειωθεί ατύχημα ή συμβάν αν η προσοχή του πληρώματος πτήσης αποσπασθεί από τα συγκεκριμένα καθήκοντά του και επικεντρωθεί σε δραστηριότητες που δεν σχετίζονται άμεσα με την τρέχουσα φάση της πτήσης. Τέτοιες δραστηριότητες είναι συνομιλίες εκτός πλαισίου καθηκόντων, κλήσεις του πληρώματος θαλάμου επιβατών σχετικά με μη ουσιώδη θέματα, μη σχετικές κλήσεις ασύρματου, αναγγελίες κοινού κ.λπ. Είναι σαφές ότι η πιθανότητα σφάλματος αυξάνεται σε περίπτωση διαταραχής του πληρώματος πτήσης ή απόσπασης της προσοχής του από τις κύριες αρμοδιότητές του. Οι πιθανές συνέπειες μιας τέτοιας διαταραχής ή απόσπασης της προσοχής περιλαμβάνουν αποκλίσεις από το απόλυτο ύψος, αποκλίσεις πορείας, παραβάσεις διαδρόμου και απογειώσεις ή προσγειώσεις χωρίς εξουσιοδότηση.

Υπό το πρίσμα των κινδύνων ασφάλειας, το πλήρωμα πτήσης πρέπει να είναι σε θέση να επικεντρώνεται στα καθήκοντά του, χωρίς να διαταράσσεται ή να αποσπάται η προσοχή του από θέματα άσχετα με την πτήση, όταν αυτό είναι αναγκαίο, κατά τη διάρκεια της κίνησης του αεροσκάφους. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις κρίσιμες για την ασφάλεια φάσεις της πτήσης. Εκτελεστικοί κανόνες και σχετικά αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για τις αεροπορικές δραστηριότητες εφαρμόζονται ήδη (κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής⁶) ή θα εφαρμοστούν στο προσεχές μέλλον (όταν η Επιτροπή εγκρίνει τις γνώμες αριθ. 01/2012⁷ και αριθ. 02/2012⁸ του Οργανισμού). Ωστόσο, ακόμη και τότε, τα ακόλουθα στοιχεία δεν θα περιλαμβάνονται στο κανονιστικό πλαίσιο:

- α. η έννοια ενός **αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης**
- β. η φάση τροχοδρόμησης των αεροπλάνων ως **δραστηριότητα κρίσιμη για την ασφάλεια** και
- γ. **διαδικασίες για την τροχοδρόμηση** για τη βελτίωση της ασφάλειας του διαδρόμου.

Η ανάγκη να ληφθούν υπόψη τα εν λόγω στοιχεία έχει περιγράφεται εν συντομία παραπάνω και εξηγείται αναλυτικά στην ΕΠΤ 2012-06. Ο Οργανισμός συνόψισε τις τρέχουσες εργασίες θέσπισης κανόνων υπό τον τίτλο «Διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης». Οι εργασίες αυτές επικεντρώνονται στις αεροπορικές δραστηριότητες. Ένας καίριος στόχος είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια του διαδρόμου μέσω της εισαγωγής επιχειρησιακών διαδικασιών και των βέλτιστων πρακτικών για τη φάση τροχοδρόμησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης. Προτείνονται εκτελεστικοί κανόνες, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης που παρέχουν στοιχεία τα οποία πρέπει να λαμβάνει υπόψη ο αερομεταφορέας κατά την κατάρτιση των διαδικασιών του ως σχετικά με το πλήρωμα

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

⁷ Γνώμη αριθ. 01/2012 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας της 1ης Φεβρουαρίου 2012 για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για τις αεροπορικές δραστηριότητες «Αεροπορικές δραστηριότητες-OPS (μέρος NCC και μέρος NCO)». Η συγκεκριμένη γνώμη περιέχει το μέρος NCC (μη εμπορικές δραστηριότητες με σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη) και το μέρος NCO (μη εμπορικές δραστηριότητες με μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη) που σχετίζονται με την παρούσα δραστηριότητα θέσπισης κανόνων. Διατίθενται στη διεύθυνση <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Γνώμη αριθ. 02/2012 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας της 16ης Απριλίου 2012 για κανονισμό της Επιτροπής που θεσπίζει τους εκτελεστικούς κανόνες για τις αεροπορικές δραστηριότητες «Αεροπορικές δραστηριότητες-OPS (μέρος SPO)». Η εν λόγω γνώμη περιέχει το μέρος SPO (ειδικευμένες δραστηριότητες) που σχετίζεται με την παρούσα δραστηριότητα θέσπισης κανόνων Διατίθεται στη διεύθυνση <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

πτήσης, το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και το τεχνικό πλήρωμα για τις ακόλουθες φάσεις της πτήσης:

- όλες τις κρίσιμες φάσεις της πτήσης (για τα ελικόπτερα η τροχοδρόμηση περιλαμβάνεται εξ ορισμού).
- για τα αεροπλάνα, κατά την τροχοδρόμηση και
- σε ύψος κάτω των 10 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο αναχώρησης μετά την απογείωση και το αεροδρόμιο προορισμού πριν από την προσγείωση, εκτός από τη φάση πλεύσης.

Η τροχοδρόμηση ως δραστηριότητα κρίσιμη για την ασφάλεια για τις πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων

Ένα από τα μείζονος σημασίας στοιχεία των εργασιών θέσπισης κανόνων που σχετίζονται με τις διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης ήταν να υπάρξει ένα συμπέρασμα σχετικά με το «καθεστώς» της τροχοδρόμησης των αεροπλάνων. Ως εκ τούτου, ο Οργανισμός ζήτησε από του ενδιαφερόμενους μέσω της ΕΠΤ 2012-06 να απαντήσουν στο ακόλουθο ερώτημα:

Ερώτηση: Πρέπει τροχοδρόμηση των αεροπλάνων:

- a. να αντιμετωπίζεται ως δραστηριότητα κρίσιμη για την ασφάλεια, αλλά να μην ορίζεται ως κρίσιμη φάση της πτήσης στους εκτελεστικούς κανόνες.
- β. να ορίζεται ως κρίσιμη φάση της πτήσης, χωρίς περιορισμούς ως προς τις δραστηριότητες του πληρώματος θαλάμου επιβατών (δηλαδή από σήμερα το πλήρωμα θαλάμου επιβατών θα μπορεί να εξυπηρετεί τους επιβάτες)· ή
- γ. να ορίζεται ως κρίσιμη φάση της πτήσης περιορίζοντας το πλήρωμα θαλάμου επιβατών στην εκτέλεση μόνο καθηκόντων σχετικών με την ασφάλεια;

Από το σύνολο 25 σχολιαστών, οι 15 απάντησαν ρητώς στο τεθέν ερώτημα. Οι 12 από τους 15 αυτούς σχολιαστές επέλεξαν την «απάντηση α» («η τροχοδρόμηση ως δραστηριότητα κρίσιμη για την ασφάλεια») ως απάντηση στην ερώτηση. Αυτοί αποτελούν σαφώς την πλειοψηφία των σχολιαστών που απάντησαν στην ερώτηση. Οι συγκεκριμένοι σχολιαστές δεν προσέθεσαν άλλους ισχυρισμούς, εκτός από εκείνους που συζητήθηκαν στην ΕΠΤ 2012-06, προς υποστήριξη της άποψής τους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η «απάντηση α» περιγράφει την επιλογή με βάση την οποία καταρτίστηκε το προτεινόμενο κανονιστικό κείμενο που περιέχεται στην ΕΠΤ.

Η «απάντηση β» («η τροχοδρόμηση ως κρίσιμη φάση της πτήσης χωρίς περιορισμούς στις δραστηριότητες του πληρώματος θαλάμου επιβατών») προτιμήθηκε από τρεις σχολιαστές (πλέον ενός σχολιαστή ο οποίος συμφώνησε με τις «απαντήσεις α και β»). Τα βασικά στοιχεία που έθεσαν οι σχολιαστές προς υποστήριξη της «απάντησης Β» ήταν:

- «Οι εταιρικές δραστηριότητες και οι δραστηριότητες πολύ σημαντικών προσώπων (VIP) απαιτούν το χρόνο τροχοδρόμησης για προετοιμασία».
- «Δεν πρέπει να περιορίζονται οι δραστηριότητες του πληρώματος θαλάμου επιβατών επί μεγάλων αεροσκαφών. Η ελεύθερη κυκλοφορία του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια της φάσης της τροχοδρόμησης συμβάλει θετικά στην ασφάλεια της πτήσης στο σύνολό της και έχει θετική επίδραση στους επιβάτες.»
- Αυτή η επιλογή «θα παρέχει μια πλήρως συνεπή και συνεκτική εικόνα στους χειριστές.»

Τέλος, κανένας από τους σχολιαστές δεν επέλεξε την «απάντηση γ» («η τροχοδρόμηση ως κρίσιμη φάση της πτήσης με περιορισμούς στις δραστηριότητες του πληρώματος θαλάμου επιβατών »).

Με βάση τις απαντήσεις που έλαβε, ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, όπως προτείνεται στην ΕΠΤ 2012-06, η τροχοδρόμηση των αεροπλάνων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως δραστηριότητα κρίσιμη για την ασφάλεια, αλλά δεν θα πρέπει να ορίζεται ως κρίσιμη φάση της πτήσης. Εντούτοις, ο Οργανισμός φρονεί ότι η μη ύπαρξη περιορισμών για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο κίνδυνο για την ασφάλεια των επιβαίνοντων του αεροπλάνου, καθώς άλλα καθήκοντα μπορεί να αποσπάσουν την προσοχή του πληρώματος θαλάμου επιβατών από δραστηριότητες κρίσιμες για την ασφάλεια. Συνεπώς, ο Οργανισμός ενδέχεται να κινήσει εργασία θέσπισης κανόνων στο μέλλον όπου θα εξετάσει το ενδεχόμενο περιορισμού των δραστηριοτήτων του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης σε δραστηριότητες κρίσιμες για την ασφάλεια.

Συστάσεις ασφαλείας

Όταν υπάρχει σχέση με εργασία θέσπισης κανόνων, ο Οργανισμός έχει την υποχρέωση να περιλαμβάνει συστάσεις για την ασφάλεια στις αποφάσεις του κατά τη διάρκεια της διαδικασίας θέσπισης κανόνων. Η έρευνα του ατυχήματος με αεροσκάφος McDonnell Douglas DC-9-82 στο αεροδρόμιο Barajas της Μαδρίτης, στις 20 Αυγούστου 2008 οδήγησε σε αρκετές συστάσεις για την ασφάλεια. Οι ακόλουθες συστάσεις για την ασφάλεια συνδέονται με τις παρούσες εργασίες θέσπισης κανόνων:

- a. *SPAN-2011-021: Συνιστάται να προβεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), σύμφωνα με τις πρωτοβουλίες του ΔΟΠΑ, στην εισαγωγή στους κανονισμούς του την **έννοια των κρίσιμων φάσεων πτήσης** και στον προσδιορισμό των δραστηριοτήτων που θεωρούνται αποδεκτές κατά τη διάρκεια των εν λόγω φάσεων.*
- b. *SPAN-2011-022: Συνιστάται, κατά την αξιολόγηση των προγραμμάτων εκπαίδευσης αερομεταφορέα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας να διασφαλίζουν ότι:*
 - *υπογραμμίζεται η **έννοια του αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης**.*
 - *τονίζεται η σπουδαιότητα της συμμόρφωσης με την εν λόγω έννοια, σε συνδυασμό με τις συνέπειες ακόμη και ελάχιστον σημασίας διαταραχών· και*
 - *περιλαμβάνονται παραδείγματα και ατυχήματα όπου η μη συμμόρφωση με κανονισμούς σχετικά με τον αποστειρωμένο θάλαμο διακυβέρνησης αποτέλεσαν σημαντικό παράγοντα.*

Μπορεί να ειπωθεί ότι η «έννοια των κρίσιμων φάσεων της πτήσης» έχει ήδη ενσωματωθεί στους υπάρχοντες κανόνες σχετικά με τις αεροπορικές δραστηριότητες, αλλά και σε μελλοντικούς εκτελεστικούς κανόνες, όπως για παράδειγμα τα ακόλουθα:

- παρέχονται ορισμοί των «κρίσιμων φάσεων πτήσης» στο παράρτημα I (Ορισμοί) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής· και
- στο μέρος ORO⁹ και στο μέρος CAT¹⁰ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής περιλαμβάνονται εκτελεστικοί κανόνες για τις δραστηριότητες που θεωρούνται αποδεκτές κατά τη διάρκεια των κρίσιμων φάσεων πτήσης, οι οποίοι προβλέπονται στο μέρος NCC¹¹, στο μέρος NCO¹² και στο μέρος SPO¹³.

Οι παρούσες εργασίες θέσπισης κανόνων ανταποκρίνονται περαιτέρω τις συστάσεις για την ασφάλεια SPAN-2011-021 και SPAN-2011-022 με τα ακόλουθα μέτρα:

⁹ ORO.GEN.110 στοιχείο στ) του παραρτήματος III (μέρος ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105 στοιχείο α) σημείο 9 και CAT.OP.MPA.210 στοιχείο β) του παραρτήματος IV (μέρος CAT).

¹¹ NCC.GEN.105 στοιχείο β) του παραρτήματος VI (μέρος NCC) της γνώμης αριθ. 01/2012 του Οργανισμού.

¹² NCO.GEN.105 στοιχείο β) του παραρτήματος VII (μέρος NCO) της γνώμης 01/2012 του Οργανισμού.

¹³ SPO.GEN.105 στοιχείο β) του παραρτήματος VIII (μέρος SPO) της γνώμης 02/2012 του Οργανισμού.

- εισαγωγή του ορισμού του «αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης»·
- καθορίζοντας τη σχέση μεταξύ του «αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης» και των «κρίσιμων φάσεων πτήσης»·
- καθορίζοντας τη φάση της τροχοδρόμησης ως δραστηριότητα της πτήσης κρίσιμη για την ασφάλεια και προβλέποντας διαδικασίες για την τροχοδρόμηση·
- παρέχοντας αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την εκπαίδευση των μελών του πληρώματος σχετικά με τις διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης· και
- παρέχοντας υλικό καθοδήγησης σχετικά με τις δραστηριότητες που θεωρούνται αποδεκτές και εκείνες που δεν θεωρούνται αποδεκτές κατά τη διάρκεια περιόδων αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης.

2.2 Στόχοι

Οι συνολικοί στόχοι του συστήματος του EASA ορίζονται στο άρθρο 2 του βασικού κανονισμού. Η παρούσα πρόταση θα συμβάλει στους συνολικούς στόχους εξετάζοντας τα ζητήματα που περιγράφεται στην ενότητα 2.1. Ο ειδικός στόχος της παρούσας πρότασης είναι, ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση του κινδύνου για την ασφάλεια με την εισαγωγή διαδικασιών αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης και διαδικασιών για την τροχοδρόμηση.

2.3 Σύνοψη της αξιολόγησης κανονιστικών επιπτώσεων

Οι επιλογές που προσδιορίστηκαν στην αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων¹⁴ ήταν οι ακόλουθες:

- α. Επιλογή 0: Βασική επιλογή (καμία αλλαγή οι κίνδυνοι παραμένουν όπως παρουσιάζονται στην ανάλυση του ζητήματος).
- β. Επιλογή 1: Δεν θεσπίζονται κανόνες αλλά ενθαρρύνονται οι αερομεταφορείς να καταρτίζουν διαδικασίες όταν αυτό είναι αναγκαίο.
- γ. Επιλογή 2: Θέσπιση κανόνων για διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης για όλες τις κρίσιμες φάσεις πτήσης, για την τροχοδρόμηση αεροπλάνων και για πτήση κάτω των 10 000 ft, εκτός από τη φάση πλεύσης, με τροποποίηση των εκτελεστικών κανόνων, των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του υλικού καθοδήγησης, ανάλογα με την περίπτωση.
Η τροχοδρόμηση των αεροπλάνων αντιμετωπίζεται ως δραστηριότητα κρίσιμη για την ασφάλεια, αλλά δεν ορίζεται ως κρίσιμη φάση πτήσης.
- δ. Επιλογή 3: Θέσπιση κανόνων για διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης για όλες τις κρίσιμες φάσεις πτήσης και για πτήση κάτω των 10 000 ft, εκτός από τη φάση πλεύσης, με τροποποίηση των εκτελεστικών κανόνων, των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του υλικού καθοδήγησης, ανάλογα με την περίπτωση.

Η τροχοδρόμηση των αεροπλάνων ορίζεται ως κρίσιμη φάση πτήσης.

Οι σημαντικότερες επιπτώσεις που εντόπισε η αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων για κάθε επιλογή είναι οι επιπτώσεις στην ασφάλεια, οι οικονομικές επιπτώσεις και οι επιπτώσεις εναρμόνισης. Η αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων κατέληξε ότι η προτιμώμενη επιλογή είναι η επιλογή 2. Ο κύριος λόγος είναι ότι αυτή η επιλογή οδηγεί σε αυξημένη μείωση του κινδύνου για την ασφάλεια με λογικό αντίκτυπο στις δαπάνες. Οι δαπάνες της επιλογής 3 αναμένεται να είναι σημαντικά υψηλότερες από εκείνες της επιλογής 2 λόγω της επιπλέον επιβάρυνσης του καθορισμού της τροχοδρόμησης ως κρίσιμης φάσης πτήσης, ενώ η μείωση του κινδύνου για την ασφάλεια είναι μόνο ελαφρώς μικρότερη. Επιπλέον, η επιλογή 2, σε αντίθεση με τις επιλογές 0 και 1, δεν παρεκκλίνουν από τα διεθνώς αναγνωρισμένα εγχειρίδια και σχέδια

¹⁴ Για λεπτομερή στοιχεία σχετικά με την αξιολόγηση κανονιστικών επιπτώσεων, βλέπε ενότητα Γ της ΕΠΤ 2012-06.

δράσης¹⁵. Θα πρέπει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι η επιλογή 2 συνεπάγεται τη μη πλήρη εναρμόνιση με τον κανονισμό των ΗΠΑ¹⁶.

2.4 Προβληματισμοί των ενδιαφερομένων

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, μετά τη λήξη της περιόδου διατύπωσης παρατηρήσεων σχετικά με την ΕΠΤ 2012-06, ο Οργανισμός έλαβε 134 παρατηρήσεις από τους ενδιαφερόμενους. Οι σχολιαστές διατύπωσαν ορισμένες πολύ αξιολογικές προτάσεις για αλλαγές στα προτεινόμενα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και στο υλικό καθοδήγησης. Ωστόσο, δεν ήταν αναγκαία σημαντική αναθεώρηση του κειμένου. Όσον αφορά τους εκτελεστικούς κανόνες, διατυπώθηκαν μόνο προτάσεις για ελάσσονος σημασίας αλλαγές. Λεπτομερής περιγραφή των αλλαγών παρέχεται στο ΕΑΠ 2012-06.

Μετά τη δημοσίευση του ΕΑΠ 2012-06, οι σχολιαστές είχαν στη διάθεσή τους χρονικό περιθώριο δύο μηνών για να διατυπώσουν αντιδράσεις στις αλλαγές που ενσωματώθηκαν στο ΕΑΠ. Συνολικά, ο Οργανισμός έλαβε πέντε αντιδράσεις. Ωστόσο, όσον αφορά τους εκτελεστικούς κανόνες, δεν διατυπώθηκαν προτάσεις για την τροποποίηση του κειμένου.

2.5 Επισκόπηση των προτεινόμενων τροποποιήσεων

Πρόταση θέσπισης κανόνων αριθ. 1: Για την παρούσα δραστηριότητα θέσπισης κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης, ο Οργανισμός έλαβε υπόψη την πρόταση θέσπισης κανόνων προς τον Οργανισμό που διατύπωσε η Συντονιστική Ομάδα Διαδικασιών Πτητικής Λειτουργίας του Συνδέσμου Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), το έγγραφο 9870 του ΔΟΠΑ, το ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την πρόληψη των παρεισφρήσεων σε διάδρομο και τον κανονισμό των ΗΠΑ για διαδικασίες αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης. Προκειμένου να αποφευχθεί κάθε παρανόηση όσον αφορά τον όρο «αποστειρωμένος θάλαμος διακυβέρνησης»¹⁷, ο Οργανισμός αποφάσισε απαιτείται ορισμός για τον συγκεκριμένο όρο. Ο Οργανισμός προτείνει τον ακόλουθο ορισμό προς ενσωμάτωση στους εκτελεστικούς κανόνες του παραρτήματος I (ορισμοί) του κανονισμού για τις αεροπορικές δραστηριότητες:

«Ως 'αποστειρωμένος θάλαμος πληρώματος πτήσης' νοείται κάθε χρονική περίοδος κατά την οποία τα μέλη του πληρώματος πτήσης δεν διαταράσσονται ή δεν αποσπάται η προσοχή τους, παρά μόνο για θέματα κρίσιμης σημασίας για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους ή την ασφάλεια των επιβαινόντων.»

Η διατύπωση του ορισμού αυτού είναι παρόμοια με εκείνη που προτείνεται στο έγγραφο 9870 του ΔΟΠΑ και στο ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης. Οι μόνες διαφορές είναι ότι προστέθηκαν οι φράσεις «ή δεν αποσπάται η προσοχή τους» και «ή την ασφάλεια των επιβαινόντων». Αυτές οι αλλαγές βασίζονται σε προτάσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αναθεώρησης.

Πρόταση θέσπισης κανόνων αριθ. 2: Εκτός από τον ορισμό του αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης, θα πρέπει να καθοριστούν οι διαδικασίες. Ο Οργανισμός κατέληξε στο συμπέρασμα ότι πλέον αρμόδιοι να το πράξουν είναι οι ίδιοι οι αερομεταφορείς. Ως εκ τούτου, προτείνεται να τροποποιηθεί το μέρος ORO, και συγκεκριμένα η παράγραφος ORO.GEN.110

¹⁵ Έγγραφο 9870 (AN/463) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, «Manual on the Prevention of Runway Incursions» (Εγχειρίδιο πρόληψης παρεισφρήσεων σε διάδρομο), πρώτη έκδοση, 2007, και ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την πρόληψη των παρεισφρήσεων σε διάδρομο, έκδοση 2.0. Διατίθενται στη διεύθυνση <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

¹⁶ Καθόσον τα μέλη πληρώματος πτήσης, όπως ορίζονται στην παράγραφο 121.542 του μέρους 121 και στην παράγραφο 135.100 του μέρους 135 του τίτλου 14 του κώδικα ομοσπονδιακών κανονισμών των ΗΠΑ. Η FAA κατήρτισε τον ορισμό του «κανόνα αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης», όπου η τροχοδρόμηση ορίζεται ως κρίσιμη φάση πτήσης και όχι ως δραστηριότητα κρίσιμη για την ασφάλεια.

¹⁷ Στο προτεινόμενο κείμενο για την τροποποίηση των εκτελεστικών κανόνων, των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του υλικού καθοδήγησης, χρησιμοποιείται ο όρος «αποστειρωμένος θάλαμος πληρώματος πτήσης», αντί του όρου «αποστειρωμένος θάλαμος διακυβέρνησης» για λόγους συνεκτικότητας με τον όρο που χρησιμοποιείται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής.

στοιχείο στ) των εκτελεστικών κανόνων, απαιτώντας από τους αερομεταφορείς να θεσπίσουν διαδικασίες για συμμόρφωση με την έννοια του αποστειρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης.

Πρόταση θέσπισης κανόνων αριθ. 3: Ο Οργανισμός συνειδητοποίησε την ανάγκη ένταξης στους εκτελεστικούς κανόνες διαδικασιών για την τροχοδρόμηση των αεροσκαφών. Ο Οργανισμός κατέληξε ότι οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποχρεούνται να θεσπίζουν τις σχετικές διαδικασίες για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας και τη βελτίωση της ασφάλεια στο διάδρομο. Συνεπώς, προτείνεται ένας τέτοιος κανόνας για το μέρος CAT (CAT.GEN.MPA.125), το μέρος NCC (NCC.GEN.120), καθώς και για το μέρος SPO (SPO.GEN.120). Ο Οργανισμός είναι της άποψης ότι δεν απαιτείται ένας τέτοιος κανόνας για το μέρος NCO, καθώς αυτό θα σήμαινε την υπερβολική κανονιστική ρύθμιση της τροχοδρόμησης στο πλαίσιο μη εμπορικών δραστηριοτήτων μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών¹⁸.

Κολωνία, Δευτέρα, 10 Ιουνίου 2013

P. GOUDOU
Εκτελεστική Διευθύντρια
(υπογραφή)

¹⁸ Παρότι δεν προτείνεται εκτελεστικός κανόνας για το μέρος NCO, ο Οργανισμός φρονεί ότι θα πρέπει να εισαχθεί υλικό καθοδήγησης για την τροχοδρόμηση των αεροπλάνων του μέρους NCO. Αυτό θα γίνει με απόφαση του εκτελεστικού διευθυντή, την οποία θα δημοσιεύσει ο Οργανισμός όταν εγκρίνει η Επιτροπή τους σχετικούς εκτελεστικούς κανόνες. Για το σχέδιο του κειμένου του υλικού καθοδήγησης, βλέπε το ΕΑΠ 2012-06.

3 Αναφορές

3.1 Επηρεαζόμενοι κανονισμοί

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

3.2 Επηρεαζόμενες αποφάσεις

Απόφαση 2012/017/R του Εκτελεστικού Διευθυντή του Οργανισμού της 24ης Οκτωβρίου 2012 για αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για το μέρος ORO». Διατίθεται στη διεύθυνση <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Απόφαση 2012/018/R του Εκτελεστικού Διευθυντή του Οργανισμού της 24ης Οκτωβρίου 2012 για αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για το μέρος CAT». Διατίθεται στη διεύθυνση <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.