



Steriiliä ohjaamoa koskevat menetelmät

ASIAA KOSKEVA NPA/CRD: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009(A)) JA RMT.0417 (OPS.009(B)) — 10/6/2013

TIIVISTELMÄ

Tässä lausunnossa käsitellään ohjaamomenetelmiin liittyvää turvallisuuskysymystä. Kysymykseen liittyviä turvallisuussuosituksia käsiteltiin tämän ehdotuksen kehittelyn yhteydessä.

Tämän lausunnon nimenomainen tavoite on vähentää riskejä, jotka liittyvät ohjaamomiehistön kohdistuviin häiriöihin tai heidän keskittymistään haittaaviin seikkoihin lennon vaiheissa, joissa ohjaamomiehistön on pystyttävä keskittymään tehtäviinsä.

Tässä lausunnossa ehdotetaan käsitteen steriili ohjaamo käyttöönottoa, rullausvaiheen katsomista turvallisuuden kannalta keskeiseksi toiminnaksi ja rullausta koskevien menettelyjen käyttöönottoa, jotta kiitotieturvallisuutta voidaan parantaa.

Ehdotettujen muutosten odotetaan lisäävän turvallisuutta lennon kriittisissä vaiheissa (helikoptereiden osalta tämä sisältää määritelmän mukaan rullauksen), lentokoneiden rullauksen aikana ja lentokorkeuden ollessa alle 10 000 jalkaa matkalentoa lukuun ottamatta. ICAO:n vaatimustenmukaisuus varmistetaan ehdotetuilla muutoksilla.

Sovellettavuus		Menetelmäkartta	
Asetukset ja päätökset, joita muutos koskee:	Komission asetus (EU) N:o 965/2012, päätökset 2012/017/R ja päätös 2012/018/R	Mietintö:	Ei
		Ohjesäännöt:	12/9/2011
		Sääntöjenlaadintaryhmä:	Kyllä
		RIA-tyyppi:	Kevyt
		Tekninen kuuleminen	
		NPA:n laatimisen aikana:	Ei
		NPA:n julkaisupäivä:	11/7/2012
		NPA-kuulemisen kesto:	3 kk
		Tarkastelutyöryhmä:	Ei
Sidosryhmät, joita muutos koskee:	Lentotoiminnan harjoittajat	CRD:n julkaisupäivä:	13/2/2013
Alkuperä:	Turvallisuus	Tarkastelutyöryhmä:	Ei
Viite:	-	Kohdennettu kuuleminen:	Ei
		Päätöksen julkaisupäivä:	2015/Q3

Sisällysluettelo

1	Tietoa menettelystä	3
1.1	Sääntöjenlaadintamenettely	3
1.2	Lausunnon ja siihen liittyvien asiakirjojen rakenne	3
1.3	Menettelyn seuraavat vaiheet	3
2	Selittävä huomautus	4
2.1	Käsiteltävät kysymykset	4
2.2	Tavoitteet	6
2.3	Yhteenveto lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnista	7
2.4	Sidosryhmien huolenaiheet.....	7
2.5	Yhteenveto ehdotetuista muutoksista	8
3	Viitteet	9
3.1	Asetukset, joita muutos koskee	9
3.2	Päätökset, joita muutos koskee.....	9

1. Tietoa menettelystä

1.1. Sääntöjenlaadintamenettely

Euroopan lentoturvallisuusvirasto (jäljempänä "virasto") laati tämän lausunnon asetuksen (EY) N:o 216/2008 (jäljempänä "perusasetus")¹ ja sääntöjenlaadintamenettelyn² mukaisesti.

Tämä sääntelytoimi kuuluu viraston sääntelyohjelmaan vuodelle 2012–2015, RMT.0416 (OPS.009(a)) ja RMT.0417 (OPS.009(b)). Tehtävän soveltamisala ja aikataulu määritettiin asianomaisessa ohjesäännössä (katso otsikkosivun menetelmäkartta).

Tämän lausunnon luonnoksen on laatinut virasto sääntelytyöryhmän RMT.0416 (OPS.009(a)) ja RMT.0417 (OPS.009(b)) avulla. Kaikkia asianosaisia osapuolia kuultiin muutosehdotusta koskevan ilmoituksen (NPA) 2012-06³ kautta. Asianosaisilta, kuten ilmailuteollisuudelta ja kansallisilta ilmailuviranomaisilta, saatiin 134 huomautusta.

Virasto on käsitellyt NPA-asiakirjaan saadut huomautukset ja vastannut niihin. Vastaanotetut huomautukset ja viraston vastaukset on dokumentoitu vastausasiakirjaan (CRD) 2012-06⁴.

Tämän lausunnon lopullisen tekstin (eli selittävän huomautuksen ja asetusluonnoksen) on laatinut virasto.

Otsikkosivun menetelmäkartassa on yhteenveto tämän sääntelytoimen tärkeimmistä vaiheista.

1.2. Lausunnon ja siihen liittyvien asiakirjojen rakenne

Tämän lausunnon luvussa 1 on tietoa tähän tehtävään liittyvästä menettelystä. Luvussa 2 "Selittävä huomautus" selitetään tekninen ydinsisältö ja tavoitteet, annetaan yhteenveto muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa esitetystä lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnista, annetaan tietoa sidosryhmien huolenaiheista ja luodaan yleiskatsaus ehdotettuihin muutoksiin. Luvussa 3 luetellaan viitteet. Viraston esittämä sääntötekstilunnon on julkaistu erillisenä asiakirjana viraston verkkosivustolla⁵.

1.3. Menettelyn seuraavat vaiheet

Tässä lausunnossa ehdotetaan muutoksia unionin asetuksiin. Lausunto on suunnattu Euroopan komissiolle, joka käyttää sitä teknisenä perustana laatiessaan säädösehdotusta.

Virasto julkaisee päätöksen, joka sisältää asiaan liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (AMC) ja ohjemateriaalin (GM), kun komissio on hyväksynyt niitä koskevat täytäntöönpanosäännöt.

Virasto on julkaissut asiaan liittyvän viraston päätöksen luonnostekstin, joka sisältää AMC:n ja GM:n, tiedoksi vastausasiakirjassa CRD 2012-06.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna viimeksi annetulla komission asetuksella (EY) N:o 6/2013 (EUVL L 4, 9.1.2013, s. 34).

² Virasto on velvollinen noudattamaan sääntöjen laadinnassa perusasetuksen 52 artiklan 1 kohdassa kuvattua jäsenettyä menettelyä. Menettelyn on hyväksynyt hallintoneuvosto, ja sitä kutsutaan sääntöjenlaadintamenettelyksi. Katso hallintoneuvoston päätös lausuntoja, hyväksyntäeritelmiä ja ohjeaineistoa laadittaessa sovellettavasta viraston menettelystä (sääntöjenlaadintamenettely), EASA MB päätös N:o 01-2012.

³ Perusasetuksen 52 artiklan ja sääntöjenlaadintamenettelyn 5 artiklan 3 kohdan ja 6 artiklan mukaisesti. NPA on saatavana osoitteessa <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Saatavana osoitteessa <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁵ Saatavana osoitteessa <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

2. Selittävä huomautus

2.1. Käsiteltävät kysymykset

Yhteenveto teknisestä sisällöstä

Vuosien varrella on havaittu, että onnettomuuksia tai vaaratilanteita saattaa sattua, kun ohjaamomiehistön huomio kääntyy pois käsillä olevasta tehtävästä, ja miehistö keskittyy toimiin, jotka eivät liity suoraan lennon meneillään olevaan vaiheeseen. Tällaisia toimia ovat asiaankuulumattomat keskustelut, matkustamohenkilökunnan vähäpätöisiin asioihin liittyvät puhelut, epäolennaiset radiopuhelut, julkiset kuulutukset jne. Virheiden mahdollisuus kasvaa selvästi, kun ohjaamomiehistö häiriintyy tai sen huomio kääntyy pois sen päätehtävistä. Tällaisesta häiriöstä tai keskittymisen haittaamisesta voi aiheutua esimerkiksi poikkeamia lentokorkeudesta, poikkeamia kurssista, siirtymistä väärälle kiitotielle (transgression) sekä lähtöjä ja laskeutumisia ilman lennonjohtoselvitystä.

Turvallisuusriskin vuoksi ilma-aluksen liikkua ohjaamomiehistön täytyy pystyä keskittymään tehtäviinsä aina tarvittaessa ilman, että heitä häiritään tai heidän keskittymistään haitataan lentämiseen liittymättömien asioiden vuoksi. Tämä koskee erityisesti lennon turvallisuuden kannalta keskeisiä vaiheita. Lentotoimintaa koskevat täytäntöönpanosäännöt ja niihin liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (AMC) ja ohjemateriaali (GM) ovat voimassa (komission asetus (EU) N:o 965/2012⁶) tai tulevat voimaan lähitulevaisuudessa (kun komissio on hyväksynyt viraston lausunnot 1/2012⁷ ja 2/2012⁸). Seuraavat kysymykset eivät kuitenkaan sisälly sääntelykehukseen:

- a. **steriilin ohjaamon** käsite
- b. lentokoneiden rullausvaihe määriteltynä **turvallisuuden kannalta keskeiseksi toiminnaksi**
- c. **rullausta koskevat menettelyt**, joilla parannetaan kiitotieturvallisuutta.

Tarvetta näiden kysymysten käsittelyyn on käsitelty lyhyesti edellä, ja asia on selitetty yksityiskohtaisesti asiakirjassa NPA 2012-06. Virasto teki yhteenvedon nykyisistä sääntöjenlaadintatoimista kohdassa "Steriiliä ohjaamoja koskevat menetelmät". Nämä toimet keskittyvät lentotoimintaan. Yksi päätavoite on parantaa kiitotieturvallisuutta ottamalla käyttöön rullausvaihetta koskevia toimintamenetelmiä ja parhaita käytäntöjä, kuten steriiliä ohjaamoja koskevat menetelmät. Täytäntöönpanosääntöihin, hyväksyttäviin keinoihin vaatimusten täyttämiseksi ja ohjeaineistoon ehdotetaan seikkoja, jotka lentotoiminnan harjoittajan on huomioitava määrittäessään lentoa, matkustamoja ja teknistä miehistöä koskevia menettelyjä seuraavia lennon vaiheita varten:

- kaikki lennon kriittiset vaiheet (helikoptereiden osalta tämä sisältää määritelmän mukaan rullauksen)
- lentokoneiden rullaus

⁶ Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁷ Euroopan lentoturvallisuusviraston lausunto 1/2012, annettu 1. helmikuuta 2012, lentotoiminnan täytäntöönpanosäännöistä annettavaa komission asetusta varten "Lentotoiminta – OPS (osa NCC ja osa NCO)". Tämä lausunto kattaa sääntelytoimen kannalta oleellisen osan NCC (vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta) ja osan NCO (muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettava muu kuin kaupallinen lentotoiminta). Saatavana osoitteessa <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Euroopan lentoturvallisuusviraston lausunto 2/2012, annettu 16. huhtikuuta 2012, lentotoiminnan täytäntöönpanosäännöistä annettavaa komission asetusta varten "Lentotoiminta – OPS (osa SPO)". Tähän lausuntoon sisältyy sääntelytoimen kannalta oleellinen osa SPO (erityislentotoiminta). Saatavana osoitteessa <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- lentokorkeus, joka on alle 10 000 jalkaa lähtölentopaikan yläpuolella lähdön jälkeen ja määrälentopaikan yläpuolella ennen laskeutumista matkalentoa lukuun ottamatta.

Rullaus turvallisuuden kannalta keskeisenä toimena lentokoneella harjoitettavassa lentotoiminnassa

Keskeinen kysymys steriiliä ohjaamaa koskeviin menetelmiin liittyvissä sääntöjenlaadintatoimissa oli määrittää lentokoneiden rullauksen status. Siksi virasto pyysi muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa NPA 2012-06 sidosryhmiä vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

Kysymys: Pitäisikö lentokoneiden rullaus

- a. nähdä turvallisuuden kannalta keskeisenä toimintana, mutta ei kuitenkaan määrittää täytäntöönpanosäännöissä lennon kriittiseksi vaiheeksi
- b. määrittää lennon kriittiseksi vaiheeksi ilman, että matkustamohenkilökunnan toimia rajoitetaan (eli matkustamohenkilökunta voi palvella matkustajia kuten nykyään)
- c. määrittää lennon kriittiseksi vaiheeksi, ja matkustamohenkilökunnan toiminta rajoittaa ainoastaan turvallisuuteen liittyviin toimiin?

Vastaajia oli 25, joista 15 vastasi nimenomaan esitettyyn kysymykseen. Näistä 15 vastaajasta 12 valitsi vastausvaihtoehdon a ("nähdä turvallisuuden kannalta keskeisenä toimintana"). Tämä oli selkeä enemmistö kysymykseen vastaajista. Vastaajat eivät perustelleet näkemystään asiakirjassa NPA 2012-06 käydyn keskustelun lisäksi. On huomattava, että vastaus a kuvaa vaihtoehtoa, jonka perusteella NPA-asiakirjassa esitetty sääntelyä koskeva teksti laadittiin.

Vastauksen b ("määrittää lennon kriittiseksi vaiheeksi ilman, että matkustamohenkilökunnan toimia rajoitetaan") valitsi kolme vastaajaa (ja lisäksi yksi vastaaja, joka valitsi sekä vaihtoehdon a että b). Vastauksen b valinneiden vastaajien pääasialliset huolenaiheet olivat seuraavat:

- "Yritys- ja VIP-toiminnassa rullausvaihetta tarvitaan nimenomaan valmistelua varten."
- "Matkustamohenkilökunnan toimintaa ei saa rajoittaa suurissa ilma-aluksissa. Matkustamohenkilökunnan vapaa liikkuminen rullauksen aikana vaikuttaa myönteisesti yleiseen lentoturvallisuuteen ja matkustajiin."
- "Tämä vaihtoehto antaisi lentäjille täysin yhdenmukaisen ja johdonmukaisen kuvan."

Kukaan vastaajista ei valinnut vaihtoehtoa c ("määrittää lennon kriittiseksi vaiheeksi, ja matkustamohenkilökunnan toiminta rajoittaa ainoastaan turvallisuuteen liittyviin toimiin").

Virasto päätteli saatujen vastausten perusteella, että rullausta on pidettävä turvallisuuden kannalta keskeisenä toimintana, kuten asiakirjassa NPA 2012-06 on ehdotettu, mutta sitä ei pidä määrittää lennon kriittiseksi vaiheeksi. Virasto on kuitenkin sitä mieltä, että jos matkustamohenkilökunnan toimia ei rajoiteta lainkaan rullauksen aikana, lentokoneessa oleviin kohdistuva turvallisuusriski kasvaa, sillä muut tehtävät voivat häiritä matkustamohenkilökunnan turvallisuuden kannalta keskeisiä toimia. Siksi virasto saattaa aloittaa tulevaisuudessa sääntöjenlaadintatoimen, jolla rajoitetaan matkustamohenkilökunnan toimet turvallisuuden kannalta keskeisiin toimiin rullauksen aikana.

Turvallisuussuositukset

Sääntöjenlaadintatoimen yhteydessä virastolla on velvollisuus käsitellä turvallisuussuosituksia puidessaan sääntelymenettelyä. McDonnell Douglas DC-9-82 -lentokoneen onnettomuus Madrid-Barajasin lentoasemalla 20. elokuuta 2008 johti useisiin turvallisuussuosituksiin. Nykyisiin sääntöjenlaadintatoimiin liittyvät seuraavat turvallisuussuositukset:

- a. *SPAN-2011-021: Suositellaan, että Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) ottaa ICAO:n aloitteiden mukaisesti käyttöön **lennon kriittisten vaiheiden käsitteen** ja määrittää, mitä toimia pidetään hyväksyttävänä kyseisten vaiheiden aikana.*
- b. *SPAN-2011-022: Suositellaan, että Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) ja kansalliset siviili-ilmailun viranomaiset varmistavat lentotoiminnan harjoittajien koulutusohjelmia arvioidessaan seuraavat seikat:*
 - **steriilin ohjaamon käsitettä** korostetaan
 - *kyseisen käsitteen mukaista toimintaa sekä pientenkin häiriöiden ja keskittymisen haittaamisen seurauksia painotetaan*
 - *sisällytetään esimerkkejä ja onnettomuuksia, joissa steriiliä ohjaamoa koskevien säännösten noudattamatta jättämisellä oli olennainen osa.*

Voidaan sanoa, että lennon kriittisten vaiheiden käsite sisältyy jo olemassa oleviin lentotoimintaa koskeviin sääntöihin sekä tuleviin täytäntöönpanosääntöihin seuraavasti:

- "Lennon kriittiset vaiheet" määritellään komission asetuksen (EY) N:o 965/2012 liitteessä I (määritelmät)
- Toimia, joita pidetään hyväksyttävänä lennon kriittisten vaiheiden aikana, koskevat täytäntöönpanosäännöt on annettu komission asetuksen (EY) N:o 965/2012 osassa ORO⁹ ja osassa CAT¹⁰, ja niitä kaavaillaan osaan NCC¹¹, osaan NCO¹² ja osaan SPO¹³.

Nykyisissä sääntöjenlaadintatoimissa käsitellään turvallisuussuosituksia SPAN-2011-021 ja SPAN-2011-022 myös seuraavilla toimilla:

- "steriilin ohjaamon" määrittelemine
- "steriilin ohjaamon" ja "lennon kriittisten vaiheiden" välisen yhteyden määrittäminen
- rullauksen määrittäminen lennon turvallisuuden kannalta keskeiseksi toiminnaksi ja rullausta koskevien menettelyjen määrittäminen
- hyväksyttävät keinot vaatimusten täyttämiseksi miehistön koulusta ja steriiliä ohjaamoa koskevia menetelmiä varten
- ohjemateriaali siitä, mitä toimia pidetään hyväksyttävänä ja mitä ei pidetä hyväksyttävänä steriilin ohjaamon aikana.

2.2. Tavoitteet

EASAn järjestelmän yleiset tavoitteet on määritetty perusasetuksen 2 artiklassa. Tämä ehdotus edistää yleisiä tavoitteita, koska siinä käsitellään kohdassa 2.1 määritettyä kysymystä. Tämän ehdotuksen nimenomainen tavoite on pienentää turvallisuusriskiä ottamalla käyttöön steriiliä ohjaamoa koskevat menetelmät ja rullausta koskevat menettelyt.

⁹ Liitteen III (osa ORO) kohta ORO.GEN.110 (f).

¹⁰ Liitteen IV (osa CAT) kohdat CAT.GEN.MPA.105 (a)(9) ja CAT.OP.MPA.210 (b).

¹¹ Viraston lausunnon 1/2012 liitteen VI (osa NCC) kohta NCC.GEN.105 (b).

¹² Viraston lausunnon 1/2012 liitteen VII (osa NCO) kohta NCO.GEN.105 (b).

¹³ Viraston lausunnon 2/2012 liitteen VIII (osa SPO) kohta SPO.GEN.105 (b).

2.3. Yhteenveto lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnista

Lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnissa (RIA)¹⁴ tunnistettiin seuraavat vaihtoehdot:

- a. Vaihtoehto 0: Lähtötilanne (ei muutoksia, riskit pysyvät samoina kuin analyysissä).
- b. Vaihtoehto 1: Sääntöjä ei laadita, mutta lentotoiminnan harjoittajia kannustetaan määrittämään menettelyjä tarpeen mukaan.
- c. Vaihtoehto 2: Säännöt steriiliä ohjaamoa koskevista menetelmistä lennon kaikkia kriittisiä vaiheita varten, lentokoneiden rullausta ja lentämistä alle 10 000 jalan korkeudessa (lukuun ottamatta matkalentoa) varten muuttamalla täytöntöönpanosääntöjä, hyväksyttäviä keinoja vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaalia tarvittaessa.

Lentokoneiden rullausta pidetään turvallisuuden kannalta keskeisenä toimintana, mutta sitä ei määritetä lennon kriittiseksi vaiheeksi.

- d. Vaihtoehto 3: Säännöt steriiliä ohjaamoa koskevista menetelmistä lennon kaikkia kriittisiä vaiheita varten ja lentämistä alle 10 000 jalan korkeudessa (lukuun ottamatta matkalentoa) varten muuttamalla täytöntöönpanosääntöjä, hyväksyttäviä keinoja vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaalia tarvittaessa.

Lentokoneiden rullaus määritetään lennon kriittiseksi vaiheeksi.

Lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnissa kunkin vaihtoehdon tärkeimpinä vaikutuksina pidettiin turvallisuuteen, talouteen ja yhdenmukaistamiseen kohdistuvia vaikutuksia. Lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnissa päädyttiin pitämään vaihtoehtoa 2 parhaana. Tämä johtui pääasiassa siitä, että näin voidaan vähentää turvallisuusriskiä huomattavasti, mutta hintavaikutukset ovat järkeviä. Vaihtoehdon 3 kustannusten odotetaan olevan merkittävästi suuremmat kuin vaihtoehdon 2, sillä siinä rullaus määritetään lennon kriittiseksi vaiheeksi, mutta turvallisuusriski pienenee vain vähän enemmän kuin vaihtoehdossa 2. Toisin kuin vaihtoehto 0 ja 1, vaihtoehto 2 ei poikkea kansainvälisesti tunnustetuista käsikirjoista ja toimintasuunnitelmista¹⁵. On kuitenkin pantava merkille, että vaihtoehto 2 ei tarkoita täydellistä yhdenmukaisuutta Yhdysvaltain säännösten¹⁶ kanssa.

2.4. Sidosryhmien huolenaiheet

Kuten edellä mainittiin, virasto sai muutosehdotusta koskevan ilmoituksen NPA 2012-06 huomautusaikana 134 huomautusta sidosryhmiltä. Huomautuksia tehneet esittivät joitakin hyvin arvokkaita muutoksia ehdotettuihin hyväksyttäviin menetelmiin vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaaliin. Tekstiin ei kuitenkaan ollut tarpeen tehdä suuria muutoksia. Täytöntöönpanosääntöihin ehdotettiin vain pieniä muutoksia. Yksityiskohtainen muutosten kuvaus on vastausasiakirjassa CRD 2012-06.

Vastausasiakirjan CRD 2012-06 julkaisemisen jälkeen huomautuksia tehneillä oli kaksi kuukautta aikaa antaa vastine vastausasiakirjaan tehtyihin muutoksiin. Virasto sai yhteensä viisi vastinetta. Täytöntöönpanosääntöjen tekstiin ei kuitenkaan tehty muokausehdotuksia.

¹⁴ Tietoa RIA:sta on asiakirjan NPA 2012-06 kohdassa C.

¹⁵ Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön asiakirja 9870 (AN/463) "Manual on the Prevention of Runway Incursions" (kiitotiepoikkeamien ehkäisemisen käsikirja), ensimmäinen painos, 2007, ja "European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, Edition 2.0" (eurooppalainen toimintasuunnitelman kiitotiepoikkeamien ehkäisemistä varten, painos 2.0). Saatavana osoitteessa <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Yhdysvaltain liittovaltion säännösten otsakkeen 13 osan 135 kohdassa 135.100 ja osan 121 kohdassa 121.542 määritetyt ohjaamomiehistön velvollisuudet. FAA antoi steriiliä ohjaamoa koskevan säännön, jossa rullaus määritetään lennon kriittiseksi vaiheeksi mutta ei turvallisuuden kannalta keskeiseksi toiminnaksi.

2.5. Yhteenveto ehdotetuista muutoksista

Sääntöjenlaadintaa koskeva ehdotus 1: Virasto huomioi nykyisessä steriiliä ohjaamoja koskeviin menetelmiin liittyvässä sääntelytoimessa Euroopan ilmailuviraston yhteistyöelimen (JAA) virastolle tekemän sääntelyehdotuksen "Operations Procedures Steering Group" (OPSG), ICAO:n asiakirjan 9870, eurooppalaisen toimintasuunnitelman kiitotiepoikkeamien ehkäisemistä varten ja Yhdysvaltain säännösten steriiliä ohjaamoja koskevista menetelmistä. Virasto päätti, että termi "steriili ohjaamo"¹⁷ on tarpeen määritellä, jotta mahdolliset väärinkäsitykset voidaan välttää. Virasto ehdottaa, että seuraava määritelmä lisätään lentotoimintaa koskevan asetuksen liitteen I (määritelmät) täytäntöönpanosääntöihin:

"steriilillä ohjaamalla" tarkoitetaan aikaa, jolloin ohjaamomiehistön jäseniä ei häiritä tai heidän keskittymistään haitata lukuun ottamatta ilma-aluksen turvallisen toiminnan tai siinä olevien henkilöiden turvallisuuden kannalta olennaisia asioita.

Tämän määritelmän sanamuoto vastaa ICAO:n asiakirjassa 9870 ja eurooppalaisessa toimintasuunnitelmassa ehdotettua sanamuotoa. Ainoana erona on, että määritelmään on lisätty kohdat "tai heidän keskittymistään haitata" ja "siinä olevien henkilöiden". Nämä muutokset perustuvat tarkasteluprosessin aikana tehtyihin ehdotuksiin.

Sääntöjenlaadintaa koskeva ehdotus 2: Steriilin ohjaamon määritelmän lisäksi on määritettävä menettelyt. Virasto tuli siihen tulokseen, että lentotoiminnan harjoittajat ovat tähän tehtävään soveliaimpia. Siksi ehdotetaan, että täytäntöönpanosääntöjen osan ORO kohtaa ORO.GEN.110 (f) muutetaan siten, että lentotoiminnan harjoittajia veloitetaan määrittämään menettelyt, joissa noudatetaan steriilin ohjaamon käsitettä.

Sääntöjenlaadintaa koskeva ehdotus 3: Virasto katsoi tarpeelliseksi käsitellä rullausta koskevia täytäntöönpanosääntöjä. Virasto tuli siihen tulokseen, että lentotoiminnan harjoittajia pitäisi velvoittaa määrittämään tällaiset menettelyt, jotta turvallinen toiminta voidaan varmistaa ja kiitotieturvallisuutta parantaa. Tällaista sääntöä ehdotetaan osaan CAT (CAT.GEN.MPA.125), osaan NCC (NCC.GEN.120) ja osaan SPO (SPO.GEN.120). Virasto katsoo, että tällaista sääntöä ei tarvita osaan NCO, sillä se merkitsisi muilla kuin vaativilla moottorikäyttöisillä ilma-aluksilla harjoitettavaan muuhun kuin kaupallinen lentotoimintaan liittyvän rullauksen ylisääntelyä¹⁸.

Kölnissä 10. kesäkuuta 2013

P. GOUDOU
Pääjohtaja
(allekirjoitus)

¹⁷ Tekstissä, jossa esitetään muutoksia täytäntöönpanosääntöihin, hyväksyttäviin keinoihin vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaaliin, käytettiin "steriilistä ohjaamosta" englanninkielistä nimitystä "sterile flight crew compartment" nimityksen "sterile flight deck" sijaan, jotta termi olisi yhdenmukainen komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 kanssa.

¹⁸ Vaikka kohtaan NCO ei ehdoteta täytäntöönpanosääntöä, virasto katsoo, että osaan NCO pitäisi lisätä lentokoneiden rullausta koskeva ohjemateriaali. Tämä tehdään pääjohtajan päätöksellä, jonka virasto julkaisee, kun komissio on hyväksynyt asiaan liittyvät täytäntöönpanosäännöt. Ohjemateriaalin luonnosteksti on vastausasiakirjassa CRD 2012-06.

3. Viitteet

3.1. Asetukset, joita muutos koskee

Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

3.2. Päätökset, joita muutos koskee

Euroopan lentoturvallisuusviraston pääjohtajan päätös 2012/017/R, annettu 24. lokakuuta 2012, hyväksyttävistä menetelmistä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaalista, jotka liittyvät komission asetukseen (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti; "Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-ORO" (osaan ORO liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaali). Saatavana osoitteessa <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Euroopan lentoturvallisuusviraston pääjohtajan päätös 2012/018/R, annettu 24. lokakuuta 2012, hyväksyttävistä menetelmistä vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaalista, jotka liittyvät komission asetukseen (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti; "Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-CAT" (osaan CAT liittyvät hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi ja ohjemateriaali). Saatavana osoitteessa <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.