

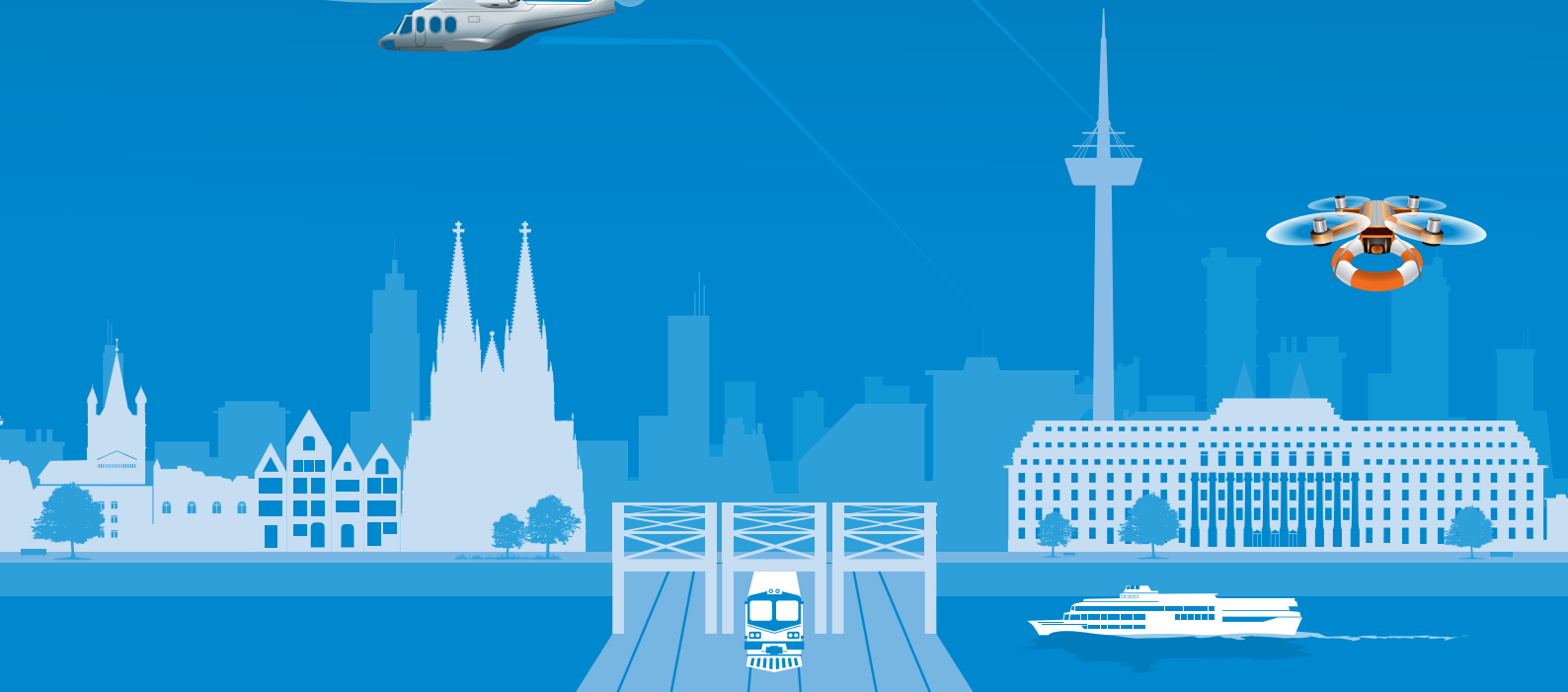
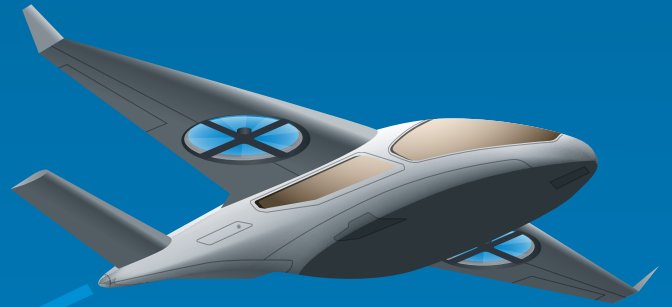


EASA

European Union Aviation Safety Agency



ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПЛАН БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ (EPAS 2020-2024)





Частина 2 EPAS 2020-2024

6. Операції з літаками

Цей розділ об'єднує всі дії в сфері CAT для літаків (авіакомпанії та авіатаксі, пасажирів/вантаж, літаки всіх масових категорій), некомерційних операцій з комплексними літальними апаратами (NCC), а також спеціалізованих операцій (SPO) з літаками всіх масових категорій.

6.1 Операції CAT та NCC

Операційна сфера CAT та NCC за літаком залишається основною для діяльності EASA в області безпеки. Для CAT великих літаків та NCC достатньо даних про безпеку та експозицію в цих сферах, щоб визначити конкретні показники ефективності безпеки (див. розділ 4.2).

6.1.1 Безпека

Цей розділ включає значну кількість дій EPAS, тому він додатково підрозділяється на групи дій за основними ризиковими напрямками (KRA – див. розділи 6.1.1.1 до 6.1.1.5), для яких у поточному EPAS передбачено заходи з пом'якшення. Розділ 6.1.1.6 містить дії безпеки, що не відносяться до жодного з конкретних KRA.

Топ-3 KRA, визначених у ASR 2019 для операцій CAT літаків та NCC, наведені нижче (див. ASR 2019 Рисунок 17 та Таблиця 7)

Операції CAT та NCC за літаком

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Порушення стабільності літака	Вихід літака за межі з/п смуги	Безпека

6.1.1.1 Втрата контролю над літаком у польоті (LOC-I)

Проблема/мотивування

Втрата управління зазвичай трапляється, коли літак потрапляє в режим польоту, який виходить за межі його нормального діапазону, зазвичай (але не завжди) на великій швидкості, що вводить елемент несподіванки для екіпажу. Запобігання втраті управління є стратегічним пріоритетом.

Порушення стабільності літака або втрата управління — це ключова зона ризику з найвищим кумулятивним балом ризику (див. ASR 2019), що пов'язано з летальними випадками у операціях з літальними апаратами CAT. Це включає неконтрольовані зіткнення з землею, а також випадки, коли літак відхилився від наміченого маршруту чи параметрів польоту, незалежно від того, чи усвідомлював екіпаж це відхилення і чи було можливо відновити контроль. Це також включає активацію попередження про штопор і захисти від виходу за межі дозволених параметрів.

Що ми хочемо досягти

Покращити безпеку шляхом постійної оцінки та вдосконалення контролю ризиків для помякшення ризику втрати управління.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань безпеки, виявлених у SRP для операцій CAT з літаками та NCC.



Як ми плануємо досягти цього: дії

SPT.109	Підвищення обізнаності про ризик, пов'язаний з обмерзанням під час польоту, та можливі заходи для його зменшення
Безпека	Допомогти зменшити ризик аварій та інших інцидентів через обмерзання під час польоту, підвищивши обізнаність щодо цієї проблеми безпеки. Це повинно включати інформацію про ситуації, коли обмерзання може статися під час польоту, а також про те, як екіпаж може розпізнати деякі фактори, що можуть призвести до аварій. Також повинна бути надана інформація про заходи, які можуть вжити оператори та екіпаж для зменшення ризику аварії.
Статус	Новий
Посилання	GASP SEI (індустрія) – Зменшення факторів, що сприяють аваріям та інцидентам, пов'язаним з LOC-I
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	Оператори повітряних суден, пілоти, постачальники послуг наземного обслуговування
Власник	EASA SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Рекламні веб-матеріали та соціальні мережі	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	

Крім того, нижче наведені дії також є безпосередньо пов'язаними з цією ключовою ризиковою областю:

RES.010	Виявлення крижаних кристалів
RES.017	Небезпека льодового покриття, пов'язана з великими краплями рідкої води при температурі нижче нуля (SLD).

Повний опис цих дій включено в главу 9.



6.1.1.2 Безпека на злітно-посадковій смузі

Проблема/мотивування

Цей розділ охоплює випадки виїзду з злітно-посадкової смуги, вторгнення на смугу та зіткнення на смузі, що є стратегічним пріоритетом.

Виїзд з злітно-посадкової смуги включає матеріалізовані виїзди з смуги як на високій, так і на низькій швидкості, а також випадки, коли льотний екіпаж мав труднощі з підтримкою контролю за напрямом літака або гальмування під час приземлення, коли посадка відбулася на занадто довгій, швидкій, зсунутий або жорсткій смузі, чи коли літак мав технічні проблеми з шасі (не заблоковане, не розкрите або зламане) під час посадки. Виїзди з злітно-посадкової смуги складають 81 випадок високого ризику, зареєстрований в період з 2013 по 2017 роки в операціях CAT літаком та NCC.

Вторгнення на злітно-посадкову смугу стосується неправомірної присутності літака, транспорту чи особи на активній смузі або в її захисних зонах, що потенційно може призвести до зіткнення на смузі як найбільш ймовірний результат аварії. Виявлені або потенційні зіткнення на смузі складають 28 випадків високого ризику, зареєстрованих у період з 2013 по 2017 роки. Попри відносно низьку кількість, ризик виявлених випадків був доведений як дуже реальний.

Що ми хочемо досягти

Підвищити безпеку шляхом безперервної оцінки та вдосконалення контролю ризиків для зменшення ризику RE та RI.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань безпеки, виявлених у SRP для аеродромів та обслуговування на землі, а також у SRP для ATM та ANS (див. ASR 2019, Таблиця 25 та Таблиця 30 відповідно).

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0296	Огляд вимог до продуктивності літака для операцій				
Безпека	<ul style="list-style-type: none"> — Розробити нормативні матеріали для забезпечення покращеної ясності, технічної точності, гнучкості або їх поєднання для європейських вимог до операційної продуктивності літака з метою зменшення кількості аварій та серйозних інцидентів, де продуктивність літака є чинником, що спричинив подію; — Сприяти гармонізації операційних вимог до продуктивності літака між FAA та ЄС в операціях CAT. 				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори літаків, власники POA, CAS				
Власник	EASA FS.2	Відділ авіаційних операцій			
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0296 (OPS.008(A)) 09/06/2015		2016-11 30/09/2016	2019-02 22/02/2019	2020 Q3	2020 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



Окрім цього, нижче зазначені дії також безпосередньо стосуються цієї ключової ризикованої області:

RMT.0570	Зменшення кількості вильотів за межі злітно-посадкової смуги
-----------------	---

Повний опис цієї дії наведено в розділі 9

RMT.0703	Безпека злітно-посадкової смуги
-----------------	--

RMT.0722	Надання аеронавігаційних даних оператором аеродрому
-----------------	--

MST.029	Впровадження рішень SESAR для забезпечення безпеки на злітно-посадковій смузі
----------------	--

Повний опис цих дій включено в главу 12.



6.1.1.3 Повітряний конфлікт (зіткнення в повітрі)

Проблема/мотивування

Повітряний конфлікт охоплює як фактичні зіткнення, так і випадки небезпечного зближення у повітрі. Це включає безпосередні передумови, такі як порушення мінімальної відстані розділення, справжні рекомендації TCAS щодо ухилення від зіткнення або порушення повітряного простору. Хоча в останні роки у сфері CAT польотів літаків у Держави члени EASA не було зареєстровано аварій через повітряні зіткнення, низка Держав членів через NoAs, а також деякі авіакомпанії висловили занепокоєння щодо цього ризику, зокрема у контексті зіткнень з повітряними суднами без транспондерів у неконтрольованому повітряному просторі. Це одна з основних Безпека проблем у цій ключовій сфері ризику. Оцінка ризику аварій і серйозних інцидентів обґрунтовує включення повітряного конфлікту як ключової сфери ризику у цьому секторі.

Що ми хочемо досягти

Постійно оцінювати та вдосконалювати заходи контролю ризиків для зменшення загрози зіткнень у повітрі.

Як ми відстежуємо покращення

Підвищення рівня Безпека шляхом постійного моніторингу проблем Безпека, визначених у SRP для CAT польотів літаків та NCC операцій (див. ASR 2019, Таблиця 7).

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0376	Антизіткнення та системи підвищення обізнаності про трафік для повітряних суден з МТОМ менше 5 700 кг або місткістю менше 19 пасажирів				
Безпека	Розроблення рамкових умов для зниження ризику MAC. Це завдання включатиме ґрунтовну оцінку впливу, спрямовану на аналіз співвідношення витрат і вигоди від використання систем запобігання зіткненням, а також інших систем, призначених для підвищення ситуаційної обізнаності пілотів.				
Статус	Примітка: Наразі розробляється BIS «Ризик повітряного зіткнення» для запропонування заходів зі зниження цього ризику Безпека (для отримання додаткової інформації див. огляд нових та Продовжується BIS у Додатку D). Він містить оцінку цього RMT. Підлягає BIS				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	АОС власники, GA, ANSPs				
Власник	EASA FS.4		Відділ ATM/ANS та аеродромів		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	буде визначено	буде визначено	буде визначено	буде визначено	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Оновлена інформація щодо BIS.					



MST.024	Втрати розділення між цивільними та військовими повітряними судами
Безпека	<p>Кілька Держави члени ЄС повідомили про збільшення випадків втрати розділення між цивільними та військовими повітряними судами, зокрема про зростання кількості неконфліктної військової авіації над відкритим морем. Враховуючи цю ситуацію та можливу загрозу для Безпека цивільної авіації, ЄК доручила EASA провести технічний аналіз зафіксованих подій. За результатами цього аналізу було надано низку рекомендацій для Держави члени:</p> <ul style="list-style-type: none">— ухвалити та повністю застосовувати ICAO Circular 330;— тісно координуватися для розробки, гармонізації та публікації операційних вимог та інструкцій для державних повітряних суден, щоб завжди забезпечувати «належну увагу» до цивільних повітряних суден;— підтримувати розробку та гармонізацію процедур цивільно-військової координації для ATM на рівні ЄС;— звітувати про відповідні події до EASA;— сприяти наданню/забезпеченню доступу до даних первинного оглядового радару у військових підрозділах для цивільних органів УПР. <p>Метою цієї ініціативи є забезпечення того, щоб Держави члени виконували рекомендації та надавали зворотний зв'язок щодо їх впровадження.</p> <p>EASA виконуватиме допоміжну роль та надаватиме зворотний зв'язок щодо зареєстрованих подій.</p>
Статус	Продовжується
Посилання	ICAO Circular 330, який, як очікується, буде замінений на ICAO Doc 10088
Залежності	MST.001
Залучені зацікавлені сторони	CAT
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Звіт	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Н/д	
MST.030	Упровадження рішень SESAR, спрямованих на зниження ризику зіткнення в повітрі на маршруті та в районах маневрування в терміналі
Безпека HF	<p>Держави члени повинні разом з ANSP, яким делеговано надання послуг у їхньому повітряному просторі, оцінити потребу у впровадженні рішень SESAR, пов'язаних із покращеними короткостроковими попередженнями про конфлікти (STCA)/підвищеними мережами безпеки, такими як рішення №60 та №69. Ці рішення SESAR, розроблені для підвищення безпеки, повинні бути впроваджені наскільки це можливо.</p>
Статус	Продовжується
Посилання	ATM Master Plan Level 3 – План (2019): ATC02.9 – Покращене STCA для TMA
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	ANSP
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
SPAS створено	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Посилання на ATM Master Plan оновлено.	

⁹⁵ Більше деталей про відповідні дослідницькі проекти можна знайти в https://www.atmmasterplan.eu/data/sesar_solutions.



6.1.1.4 Небезпека зіткнення з землею

Проблема/мотивування

Ця зона ризику охоплює контрольоване зіткнення з землею, а також недосягання чи перевищення злітно-посадкової смуги під час підходу та посадки. Вона включає ситуації, коли літак зіткнувся або ледь не зіткнувся з землею, при цьому екіпаж має контроль над літаком. Також сюди входять події, які є прямими передумовами для фатальних наслідків, наприклад, сплутування мінімальних погодних умов, недостатній кліренс за мінімумами радара тощо.

Що ми хочемо досягти

Підвищення безпеки шляхом постійної оцінки та вдосконалення засобів контролю ризиків для зменшення ймовірності контрольованих зіткнень з землею (CFIT).

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань безпеки, визначених у SRP для CAT літаків і NCC операцій (див. ASR 2019, Таблиця 7).

Як ми плануємо досягти цього: дії

Після завершення дій, включених до цього розділу в EPAS 2018-2022, в цій редакції EPAS не передбачено подальших дій.

Розділ підтримується як місце для майбутніх дій.



6.1.1.5 Середовище на борту літака

Проблема/мотивування

Неконтрольована пожежа на борту літака, особливо під час польоту, є однією з найсерйозніших загроз у авіації. Вибухи та післяаварійні пожежі також розглядаються в цьому розділі, що охоплює ситуації, коли внутрішнє середовище літака стає небезпечним або навіть непридатним для життя.

Пожежа в польоті може призвести до втрати контролю над літаком, або внаслідок пошкодження структури чи систем управління, або через втрату працездатності екіпажу. Пожежа на землі може швидко поширитись і призвести до значних жертв, якщо евакуація та аварійна реакція не будуть достатньо швидкими. Дим або випаровування, навіть якщо вони не пов'язані з пожежою, можуть призвести до втрати працездатності пасажирів та екіпажу, що обов'язково викликає занепокоєння та вимагає реакції. Навіть коли вони не призводять до Безпека наслідків, такі ситуації можуть викликати занепокоєння і потребують уваги.

Хоча в останні роки не було фатальних аварій за участю операторів держав-членів EASA, що були пов'язані з пожежами, у інших частинах світу мали місце подібні випадки, що робить це питання актуальним в EPAS.

Проблема якості повітря в кабіні (CAQ) на борту комерційних літаків є темою кількох досліджень і дослідницьких проектів по всьому світу щодо наслідків для здоров'я та Безпека екіпажу та пасажирів.

Хоча виявлення забруднень маслами або авіаційними рідинами та їх побічними продуктами складає невелику частку інцидентів CAQ, саме ці випадки викликають найбільше занепокоєння. З цієї причини Європейська Комісія (DG MOVE) та EASA започаткували спеціальний дослідницький проект, що зосереджується на забрудненні через масло. Інші типи подій, як-от запах у кабіні, не є предметом таких досліджень.

Що ми хочемо досягти

Збільшити Безпека шляхом безперервної оцінки та вдосконалення контрольних заходів для пом'якшення ризику пожеж, диму та випаровувань.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань Безпека, виявлених у SRP для CAT літаків і NCC операцій (див. ASR 2019, Таблиця 7).

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0070

Додаткові технічні вимоги до справності літаків для операцій: небезпека пожежі в вантажних відсіках класу D

Повний опис цієї дії наведено в розділі 9.



RES.003	Дослідження якості повітря в кабіні та кабіні пілотів	
Безпека	Дослідження випадків забруднення повітря в кабіні, спричинених проникненням масла з двигунів у систему повітря, що подається, та їх вплив на здоров'я. Мета роботи — продемонструвати на основі науково обґрунтованого процесу, чи можуть виникнути потенційні наслідки для здоров'я внаслідок якості повітря на борту комерційно експлуатованих великих транспортних літаків.	
Статус	Продовжується	
Посилання	https://www.facts.aero/	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	CAT	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою та СТ Директорат сертифікації	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2017	н/д	2021
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Коригування опису завдання; планування проекту.		
RES.004	Транспортування літєвих батарей повітрям	
Безпека	Оцінка заходів з пом'якшення ризиків для транспортування літєвих металевих та літєвих іонних батарей як вантажу на борту літака та розробка інструменту оцінки ризиків та настанов для операторів. Це включає, принаймні: — огляд сучасного стану та виявлення потенційних ризиків; — ідентифікація та оцінка рішень щодо пакування/стандартів; — ідентифікація та оцінка додаткових заходів, які можуть пом'якшити ризики теплового розбігу та поширення пожежі; — характеристика та оцінка заходів гасіння та систем гасіння пожежі; — розробка методу оцінки ризиків, який дозволить операторам встановлювати та оцінювати безпечні умови для авіаційного транспортування; — висновки, рекомендації та надання технічної допомоги замовнику. Це повинно враховувати специфічні експлуатаційні умови авіаційного транспорту (вібрація, зміни температури, тиску тощо), які можуть вплинути на стабільність літєвої батареї.	
Статус	Продовжується	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	CAT	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2017	н/д	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		



RES.016	Робота з дослідження ризиків пожеж, спричинених портативними електронними пристроями на борту повітряних суден	
Безпека	Це дослідження спрямоване на повну характеристику ризиків пожеж, пов'язаних з транспортуванням великих портативних електронних пристроїв (PED), зокрема тих, що зберігаються в вантажному відсіку в багажі, що здається на борт. Воно включає теоретичну та експериментальну роботу, спрямовану на поглиблення знань щодо початку та поширення пожеж, що виникають через PED, а також розробку ефективних та економічно доцільних методів їх виявлення та гасіння.	
Статус	Продовжується	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	CAT	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2020	н/д	2021
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Оновлення завдання: Назва та опис; планування проекту.		

RES.030	Якість повітря в кабіні – Хронічний вплив подій забруднення	
Безпека	Дослідження потенційних ризиків для здоров'я, які можуть виникнути від довготривалого впливу низьких доз забруднення повітря в кабіні – зокрема для екіпажів кабіни та пілотної кабіни – та можливі методи їх зменшення. Це має охоплювати збір та аналіз зразків забруднювачів, таких як коктейлі забруднювачів та ультрадрібні частинки, а також оцінку їхнього впливу через порівняння з епідеміологічними даними; об'єднання з поточними та минулими дослідженнями для створення більш комплексної, надійної та перевіреної картини між рівнями забруднення повітря в кабіні та потенційними впливами на здоров'я.	
Статус	Новий. Не розпочато.	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	Оператори CAT та екіпаж	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою та СТ Директорат сертифікації	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2021		2024
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		



6.1.1.6 Різне

Проблема/мотивування

Цей розділ охоплює дії, які не відносяться до жодної з ключових ризиків (KRA), зазначених у розділі 6.1.1. Вони можуть включати різні типи дій у сфері CAT операцій літаків і NCC. Потреба в такій категорії виникла через постійний розвиток EPAS у напрямку нових областей Безпеки. Наприклад, стандартизація в операційній сфері продовжуватиме зосереджуватися на ефективній реалізації схем спеціфікацій часу польотів операторів, зокрема тих, що включають положення, що підлягають управлінню ризиком втоми. Спеціалізована дія MST (MST.034) була включена після обговорень та узгодження в межах Air Ops TeB.

Що ми хочемо досягти

Збільшити Безпеку за допомогою комбінації дій, які охоплюють кілька питань.

Як ми відстежуємо покращення

ABs EASA регулярно надають відгуки щодо ефективності діяльності.

Як ми плануємо досягти цього: дії

MST.003	Держави члени повинні підтримувати регулярний діалог зі своїми національними авіаційними операторами щодо програм моніторингу даних польотів.
Безпека	Держави повинні підтримувати регулярний діалог зі своїми операторами щодо програм FDM з метою: — сприяння експлуатаційним перевагам Безпеки від FDM та обміну досвідом між фахівцями, та — заохочення операторів використовувати документи з найкращими практиками, створені E3DM та подібними ініціативами в галузі Безпеки. Документ під назвою «Керівництво для національних авіаційних органів з налаштування національного форуму моніторингу даних польотів» (створений EAFDM) надає рекомендації для цієї мети.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	АОС власники (CAT)
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Звіт про виконані заходи щодо сприяння програмам моніторингу даних польотів (FDM)	Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	



MST.019	Кращий розуміння структури управління операторів
Безпека	<p>Органи авіаційної безпеки (CAs) повинні мати чітке розуміння структури управління операторами, зокрема в контексті групових операцій.</p> <p>Аспекти, які слід враховувати, включають:</p> <ul style="list-style-type: none">— широке використання аутсорсингу,— вплив фінансових акціонерів,— контроль за управлінським персоналом, де такий персонал знаходиться поза межами сфери погодження. <p>Примітка: Агентство надасть підтримку цій діяльності (MST), надаючи керівництво з ефективного нагляду за груповими операціями.</p>
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	АОС власники (CAT)
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Матеріали для досліджень/керівництва	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	
MST.034	Здатність наглядових органів/основна сфера: схеми регулювання часу польотів
Безпека	<p>Держави члени повинні забезпечити, щоб органи авіаційного нагляду (CA) мали необхідну компетенцію для затвердження та нагляду за схемами визначення робочого часу пілотів оператора, зокрема тими, що включають управління ризиками втоми. ОР повинні зосереджувати увагу на перевірці ефективного впровадження процесів, встановлених для виконання вимог відповідальності операторів та забезпечення належного управління ризиками втоми. Це слід враховувати при проведенні аудитів системи управління оператора.</p>
Статус	Новий
Посилання	GASP SEI-5 — Кваліфікований технічний персонал для підтримки ефективного нагляду за Безпекою
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	АОС власники (CAT)
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Звіт про вжиті заходи для сприяння розвитку можливостей	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	



SPT.076	Моніторинг даних польотів як передумови основних операційних ризиків Безпеки		
Безпека	EASA повинна, спільно з індустрією, завершити документацію з найкращими практиками, яка підтримує включення основних операційних ризиків Безпеки, таких як RE, LOC-I, CFIT та MAC, до програм моніторингу даних польотів операторів.		
Статус	Продовжується		
Посилання	GASP SEIs (індустрія) – Зниження факторів, що сприяють аваріям та інцидентам CFIT		
Залежності			
Залучені зацікавлені сторони	BCI		
Власник	EASA SM.1	Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності	
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ			
Продукт(и)			Терміни
Документ з кращими практиками			2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ			
н/д			

SPT.101	Розробка нового матеріалу для просування Безпеки щодо важливих питань Безпеки в комерційних авіаперевезеннях		
Безпека	Розробити новий матеріал для просування Безпеки щодо важливих питань Безпеки для комерційних авіаперевезень. Такі важливі питання Безпеки мають бути визначені на основі важливих ризиків, виявлених в процесі SRM, аварій/серйозних інцидентів та відгуків від зацікавлених сторін EASA.		
Статус	Продовжується		
Посилання	н/д		
Залежності			
Залучені зацікавлені сторони	CAT		
Власник	EASA SM.1	Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності	
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ			
Продукт(и)			Терміни
Листівки, відео, веб-сторінки та/або додатки			Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ			
н/д			



EVT.0009

Оцінка моніторингу даних польоту європейськими операторами

**Ефективність/
пропорційність**

Форум європейських операторів моніторингу даних польоту (E3DM), заснований у 2011 році, є добровільним партнерством між європейськими операторами та EASA. Загальна мета оцінки — підсумувати поточний рівень обізнаності та впровадження найкращих практик E3DM європейськими операторами та оцінити можливі потреби в адаптації обсягу та/або стратегії просування E3DM. Проект є прикладом екс-пост оцінки заходів з просування Безпеки в EASA.

Статус

Новий

Посилання

н/д

Залежності

**Залучені зацікавлені
сторони**

Менеджери Безпеки, менеджери програм моніторингу даних польоту (FDM) у європейських операторах

Власник

EASA SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності

ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ

Продукт(и)

Терміни

Оцінювальний звіт

2020

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д

Окрім наведеного вище, наступні дії також мають значення для Безпеки CAT за допомогою аероплана та NCC операцій:

RMT.0225

Розробка плану для старіння конструкції літака

RMT.0276

Технічні записи

RMT.0586

Система моніторингу тиску в шинах

Повний опис цих дій включено в главу 9.

RMT.0251

Втілення вимог системи управління Безпекою в Регламенти Комісії (ЄС) № 1321/2014 та 748/2012

Повний опис цих дій включено в главу 10.

SPT.103

Розробка нового матеріалу для просування Безпеки щодо важливих питань управління повітряним рухом

Посилайтесь на Розділ 11.1 для детального опису дій.

RMT.0379

Всі-погодні операції

Посилайтесь на Розділ 15.1.4 для детального опису дій.



6.1.2 Чесні умови для конкуренції

Проблема/мотивування

Правила можуть потребувати гармонізації в межах ЄС, а також з основними міжнародними торговими партнерами, щоб забезпечити справедливу конкуренцію або полегшити вільний рух товарів, осіб та послуг.

Що ми хочемо досягти

Уніфікувати вимоги, коли це сприяє справедливій конкуренції або полегшує вільний рух товарів, осіб та послуг

Як ми відстежуємо покращення

Регулярно надаються відгуки від EASA AB щодо ефективності цих дій.

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0278	Імпорт літаків з інших регуляторних систем та перегляд Частини 21 Підчастини Н.				
Чесні умови для конкуренції	Розробити критерії для імпорту літаків з інших регуляторних систем та перегляд Частини 21 Підчастини Н.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Авіаоператори та CAs				
Власник	EASA FS.1		Відділ технічного обслуговування та виробництва		
Пріоритет	Ni	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ni
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0278 01/02/2013		2016-08 07/09/2016	2021 Q3	2022 Q3	2022 Q3
ЗМІНИ З ОСТАННЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0312	Огляд стандартних ваг				
Чесні умови для конкуренції	Перенесене завдання з JAA для перегляду стандартних ваг через демографічні зміни. Огляд IRs/AMC та GM на основі опитування ваг, замовленого EASA.				
Статус	Це завдання має знижений пріоритет згідно з критеріями, описаними в розділі 3.				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори CAT та NCC				
Власник	EASA FS.2 Відділ авіаційних операцій				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	буде визначено	буде визначено	буде визначено	буде визначено	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

RMT.0573	Планування та управління паливом/енергією				
Чесні умови для конкуренції	Огляд та оновлення правил ЄС щодо палива, з урахуванням поправок ICAO та відповідного SR, з наданням операційної гнучкості. RMT також охопить перший набір вимог до електричних та гібридних систем тяги для інших типів літаків, які не охоплені RMT.0230.				
Статус	Продовжується				
Посилання	(SR) FRAN-2012-026				
Залежності	RMT.0731; RMT.0230; SPT.097				
Залучені зацікавлені сторони	АОС власники				
Власник	EASA FS.2 Відділ авіаційних операцій				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0573 27/04/2015	2016-06 15/07/2016	2020 Q2	2021 Q4	2021 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Коригування назви завдання: включення нового пункту «Операційні вимоги для електричних/гібридних систем тяги».					



RMT.0577	Розширені операції з часом відхилення				
Чесні умови для конкуренції	Розглянути питання приведення правил щодо операцій з розширеним часом відхилення (EDTO) до відповідних стандартів ICAO (SARPs) та модернізації правил ETOPS EASA.				
Статус	Інтегрований (Об'єднаний)				
Посилання	н/д				
Залежності	RMT.0392				
Залучені зацікавлені сторони	АОС власники (CAT)				
Власник	EASA FS.2	Відділ авіаційних операцій			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Це завдання об'єднано з RMT.0392.					

SPT.097	Просування нових європейських положень щодо планування та управління паливом/енергією				
Чесні умови для конкуренції	Метою є доповнення нового регуляторного пакету щодо планування та управління паливом/енергією відповідними матеріалами для просування Безпеки. Три основні завдання: <ul style="list-style-type: none">• Посібник EASA з паливної схеми• Семінари та події• Матеріали для просування Безпеки: листівки, вебсайт, відео				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності	RMT.0573				
Залучені зацікавлені сторони	BCI				
Власник	EASA SM.1	Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності			
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ					
Продукт(и)			Терміни		
Матеріали для просування Безпеки			2022		
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Додавання підзавдань.					



Окрім вищезазначеного, наступна дія є важливою для Чесних умов для конкуренції в CAT з аеропланами та NCC операціях:

RMT.0561

Оновлення з AMC-20 — розваги під час польоту (IFE), безсвинцеве паяння, Гармонізація з Безпека та критерії програмного забезпечення.

Посилайтесь на Розділ 9 для детального опису дій.



6.1.3 Ефективність/пропорційність

Проблема/мотивування

Перевезення пасажирів та вантажів авіакомпаніями генерує вигоди для виробників, споживачів та ширшої економіки. Регуляторне та адміністративне навантаження зменшує ці вигоди та тому має бути повністю обґрунтоване відповідними вигодами у вигляді Безпеки та/або охорони навколишнього середовища.

Що ми хочемо досягти

Забезпечити ефективну регуляторну систему для авіакомпаній.

Як ми відстежуємо покращення

EASA ABs та CAT CAG регулярно надають відгуки щодо ефективності діяльності.

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0190	Вимоги до замінних(запасних) пілотів				
Ефективність /пропорційність	Оновити положення щодо використання замінних пілотів стосовно досвіду, навчання, перевірок та CRM.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Пілоти, АТО та авіаперевізники				
Власник	EASA FS.3		Екіпаж літака та медичний відділ		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0190 02/11/2012		2014-25 04/11/2014	2021 Q2	2022 Q2	2022 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Завдання змінено зі статусу «Знижений пріоритет» на «Продовжується» для пілотів, АТО та авіаперевізників					



RMT.0392	Регулярне оновлення правил повітряних операцій
Ефективність / пропорційність	Необхідне оновлення з урахуванням технологічних та ринкових змін Це завдання з регулярного оновлення призведе до змін на рівні IR, а також на рівні AMC & GM. Для останніх, якщо зміни не залежать від змін на рівні IR, перше рішення очікується у IV кварталі 2021 року.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	

Залучені зацікавлені сторони	Всі оператори та NAAs				
Власник	EASA FS.2	Відділ авіаційних операцій			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q1	2021 Q1	н/д	н/д	2021 Q4
		н/д	2022 Q1	2022 Q3	2022 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Додавання до опису завдання. Це завдання тепер також включає теми з RMT.0294 та RMT.0577. Статус завдання змінено на «Продовжується» з «Знижений пріоритет».					

EVT.0008	Оцінка Регламенту Комісії (ЄС) № 452/2014 («Регламент для експлуатантів третіх країн (TCO)»)				
Ефективність / пропорційність	Регламент TCO було прийнято у 2014 році. Оцінка проводиться з метою визначення, чи залишається він актуальним, ефективним та дієздатним.				
Статус	Новий				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори третіх країн, EASA, Держави члени EASA				
Власник	EASA FS.2	Відділ авіаційних операцій			
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ					
Продукт(и)					Терміни
Оціночний звіт					2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

На додаток до вищезазначеного, наступні дії мають відношення до ефективності/пропорційності CAT на літаку та операції NCC:

RMT.0499	Регулярне оновлення CS-MMEL
RMT.0695	Non-ETOPS операції з використанням літаків класу продуктивності А з MOPSC 19 або менше

Повний опис цих дій включено в главу 9.



6.2 Спеціалізовані операції (SPO)

Примітка: Для вертольотів SPO звертайтеся до Розділу 7.

Проблема/мотивування

Оператори, які не є CAT або NCC, наприклад, що здійснюють аеропланні SPO, роблять важливий внесок у загальну роль авіації в сучасних економіках. Тому є потреба в ефективній регуляторній базі.

Аналіз за типами операцій показує, що типи операцій з найвищою кількістю аварій та серйозних інцидентів у середньому за період 2008-2017 були:

- скидання парашутів;
- буксирування; та
- авіашоу/перегони.

У 2018 році трійка найпоширеніших типів SPO за кількістю аварій та серйозних інцидентів включала буксирування, скидання парашутів та сільськогосподарські операції.

Три основні KRA для аеропланних SPO наведені нижче (див. ASR 2019, Рисунок 24 та Таблиця 9).

Спеціалізовані операції - аероплани

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Нештатна ситуація з літальним апаратом	Повітряне зіткнення	Зіткнення з землею

Найбільші ризики безпеки в цій сфері всі пов'язані з людським фактором..

Що ми хочемо досягти

Підвищити безпеку шляхом постійної оцінки та вдосконалення контрольних заходів для зменшення основних ризиків.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг безпекових питань, визначених у SRP для спеціалізованих операцій літаків..

Як ми плануємо досягти цього: дії

Після завершення дій, включених до цього розділу в EPAS 2018-2022, у цьому виданні EPAS нові дії не включено.

Розділ залишається як місце для майбутніх дій.



7. Вертольоти

Цей розділ об'єднує всі дії в сфері операцій з вертольотами та надає посилання на дії, пов'язані з вертольотами в таких сферах, як підготовка екіпажу, проектування, виробництво та технічне обслуговування, відповідно до Вертикальної дорожньої карти безпеки вертольотів EASA, розробленої та схваленої в листопаді 2018 року..

Проблема/мотивування

Дорожня карта має на меті значне скорочення кількості аварій та інцидентів з вертольотами та зосереджується на традиційних/конвекційних вертольотах, зокрема на вертольотах загального призначення (GA), де кількість аварій визнана вищою. Вона зосереджена на безпеці та наскрізних питаннях, на які впливають різні сфери, включаючи навчання, експлуатація, початкова та підтримання льотної придатності, навколишнє середовище та інновації.

Оператори вертольотів виконують широкий спектр високоспеціалізованих операцій, що є важливими для економіки Європи та громадян. Існує необхідність у подальшому розвитку ефективної нормативно-правової бази, враховуючи технологічні досягнення.

Ця сфера включає чотири типи операцій, що здійснюються сертифікованими вертольотами:

- перевезення пасажирів та вантажу до та з нафтових та газових установок на морі в рамках CAT (власники АОС держав-членів EASA);
- інші операції CAT, перевезення пасажирів та вантажу (власники АОС держав-членів EASA), за винятком морських;
- спеціалізовані операції (SPO), такі як реклама, фотографія, з державою-членом EASA як державою оператора або державою реєстрації;
- некомерційні операції (NCO) з вертольотами, зареєстрованими в державі-члені EASA або для яких держава-член EASA є державою оператора.

7.1 Безпека

Три основні зони ризику для кожного з чотирьох типів операцій наступні:

Операції офшорних вертольотів

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Повітряне зіткнення	Механічні відмови	Зіткнення з перешкодою в польоті

У домені CAT офшорних вертольотів не було нещасних випадків (ні летальних, ні нелетальних) у 2017 та 2018 роках. Натомість у 2018 році сталося 4 серйозних інциденти, що перевищує середнє значення за 10 років для серйозних інцидентів. До 2017 року сталося 2 летальних нещасних випадки (один у 2013 році та ще один у 2016 році).

Інші вертольоти CAT

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Зіткнення з землею	Нештатна ситуація з літальним апаратом	Зіткнення з перешкодою в польоті

⁹⁶ <https://www.easa.europa.eu/download/Events/Вертольоти%20Безпека%20Roadmap%20-%20Final.pdf>



В інших операціях вертольотів CAT у 2018 році сталося 2 летальних аварій, 9 нелетальних аварій та 8 серйозних інцидентів, що призвело до 8 загиблих. Обидві летальні аварії сталися під час операцій HEMS. Кількість нелетальних аварій була майже вдвічі більшою за середній показник попереднього десятиліття.

Операції вертольотів SPO

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Нештатна ситуація з літальним апаратом	Зіткнення з землею	Зіткнення з перешкодою в польоті

В операціях SPO у 2018 році сталося 2 смертельних аварій, 10 нефатальних аварій та 6 серйозних інцидентів, що призвело до 2 загиблих та 1 серйозної травми. Хоча кількість смертельних аварій та нефатальних аварій у 2018 році була трохи нижчою за середнє значення попереднього 10-річного періоду, кількість серйозних інцидентів була вищою за це середнє значення.

NCO вертольоти

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Нештатна ситуація з літальним апаратом	Зіткнення з землею	Травми/Пошкодження

У некомерційних операціях було зафіксовано 6 смертельних аварій, 24 нефатальних аварій та 3 серйозних інциденти в 2018 році, що призвело до 15 смертей та 5 серйозних травм. Кількість смертельних аварій збільшилася в 2018 році порівняно з 2017 роком та середнім показником за 10 років. Кількість нефатальних аварій та серйозних інцидентів залишається нижчою за середній показник за 10 років.

Проблеми безпеки, визначені для всіх ключових ризиків, для різних типів операцій, наведені в ASR 2019 (див. таблицю 13 – Офшорні CAT, таблицю 15 – CAT, що не є офшорними, таблицю 17 – SPO та таблицю 19 – NCO).

На основі даних, що підтримують різні портфелі, можна виокремити наступні ключові ризикові зони пріоритету 1:

— відрив вертольота в польоті (втрата керування)

Це ключова ризикова зона з найвищим пріоритетом у операціях офшорних та CAT вертольотів. Втрата керування в офшорних вертольотах зазвичай трапляється через два сценарії: технічну несправність, що робить літак некерованим, або людський фактор. Крім того, це друга за частотою причина аварій для аерофотозйомки. До таких ризиків сприяють такі дії, як RMT.0127, RMT.0709 та RMT.0711.

— конфлікт з місцевістю та перешкодами

Це друга ключова ризикова зона для операцій вертольотів (офшорних, інших CAT, SPO та NCO), хоча обладнання тепер встановлено на вертольоти в цій галузі, що значно зменшує ризик цього результату. Столкнення з перешкодами – це друга за частотою причина аварій у вертольотах CAT. Це підкреслює проблеми операцій HEMS та їх обмежений вибір і планування посадкових майданчиків. Конфлікт з місцевістю та перешкодами є найбільш поширеним результатом для SPO (операцій аерофотозйомки). До цього ризику сприяє дія RMT.0708.

Крім того, з точки зору повітряного простору важливо забезпечити, щоб проектування повітряного простору та маршрутів сприяло безпечним операціям вертольотів, які зазвичай літають на малих висотах. У рамках SESAR 1 були запропоновані рішення для поліпшення безпеки та ефективності операцій вертольотів, такі як рішення, що підтримують встановлення низьковисотних маршрутів IFR.⁹⁷

⁹⁷ Див. рішення SESAR № 113 з Каталогу рішень SESAR:

https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/SESAR_Solutions_Catalogue_2019_web.pdf



Що ми хочемо досягти

Збільшення Безпеки шляхом безперервної оцінки та покращення контролю ризиків у вказаних сферах. Збільшення ефективності шляхом забезпечення впровадження відповідних та збалансованих регулювань.

Як ми відстежуємо покращення

Постійний моніторинг проблем безпеки, визначених у конкретних SRP, встановлених для офшорних вертольотів CAT операції, інші операції CAT вертольотів, вертольоти SPO та NCO (див. ASR 2019).

EASA ABs регулярно надають зворотний зв'язок щодо дій, де основним чинником є Ефективність/пропорційність.

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0120	Вертольотне приводнення та живучість пасажирів при ударі об воду				
Безпека	Це завдання спрямоване на покращення стандартів після приводнення та удару об воду для вертольотів, що може значно покращити втечу пасажирів та їх Живучість. Частково воно враховуватиме рекомендації, що виникли з ранніх робіт, виконаних Робочою групою з проектування вертольотного водного удару, приводнення та міцності (WIDDCWG) Спільних авіаційних органів (JAA) та Робочою групою з безпеки та виживання вертольотів при виконанні офшорних операцій (HOSSWG). На першій фазі EASA планує працювати над CS-27/29. На другій фазі EASA розгляне, чи потрібно вносити зміни до Частини-26/CS-26 у зв'язку з цією проблемою Безпеки.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs та оператори вертольотів				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	RMT.0120 24/10/2012	2016-01 23/03/2016	н/д	н/д	2018/007/R 25/06/2018
2		2020 Q1	2021 Q1	2022 Q3	2022 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0127 **Огляд кабіни пілота**

Безпека Метою цього RMT є вирішення проблеми Безпеки, пов'язаної з обмерзанням лобового скла вертольотів та подальшим обмеженням зору пілота. Існуючі правила неясні щодо того, що вимагається та як можна продемонструвати відповідність.
Конкретною метою є зменшення ризиків, пов'язаних з обмеженим зором пілота, особливо під час критичних фаз польоту (зліт, посадка, низький зависання), шляхом вимоги наявності засобу для видалення або запобігання обмерзанню внутрішніх частин прозорих елементів у вертольотах, що забезпечить безпечні операції за всіх ймовірних умов польоту та експлуатації.
Крім того, пропонується розширити сферу цього RMT, щоб розглянути правила, що регулюють зір пілота в умовах снігу, що є нечіткими, зокрема стосовно вертольотів з поршневіми двигунами.

Статус Продовжується

Посилання н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони Власники DOA, власники POA та оператори вертольотів

Власник EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування

Пріоритет Ні **Процедура RM** Стандарт **Гармонізація** Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q1	2021 Q1	н/д	н/д	2022 Q1

ЗМІНИ З ОСТАННЬОГО ВИДАННЯ

н/д



RMT.0325	Продуктивність вертольотних служб екстреної медичної допомоги та об'єкти суспільного інтересу				
Безпека	Для належного вирішення проблем, що виникають через невиконання або відхилення від JAR-OPS 3 щодо Продуктивності та об'єктів суспільного інтересу (PIS); зокрема, Продуктивності в високогір'ї з урахуванням огляду з польотів HEMS вночі на рівні Безпеки згідно з Директивою Безпеки Великої Британії.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності	Директивою Безпеки Великої Британії 2014/003 ⁹⁸				
Залучені зацікавлені сторони	Вертольотні CAT (категорії), оператори HEMS та MOs (Частини-145)				
Власник	EASA FS.2		Відділ авіаційних операцій		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0325 26/03/2014	2018-04 18/06/2018	2021 Q3	2022 Q3	2022 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					
RMT.0708	Запобігання керованим польотам у землю за допомогою систем попередження про небезпеку зіткнення з місцевістю (HTAWS) для вертольотів				
Безпека	Зобов'язання встановлення HTAWS очікується, щоб запобігти від 8,5 до 11,5 аваріям CFIT з летальними наслідками або тяжкими травмами протягом 10 років (середнє покращення Безпеки). Цей RMT розгляне можливість обов'язкового встановлення HTAWS на борту вертольотів для певних операцій. RMT повинен зобов'язати встановлення HTAWS на нинішній флот лише за умови покращення стандартів HTAWS. Відповідну оцінку впливу для доустановки необхідно буде розробити додатково. Згідно з попереднім аналізом ефективності витрат, HTAWS для наступних операцій не слід розглядати: NCO, SPO та CAT з малими вертольотами у візуальних правилах польотів (VFR) (вночі та вдень). Для офшорних вертольотних операцій це також включає залучення Директорату сертифікації EASA, який працює з зацікавленими сторонами над оцінкою оновлених стандартів HTAWS.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори вертольотів				
Власник	EASA FS.2		Відділ авіаційних операцій		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	31/07/2019	2021 Q2	2022 Q1	2023 Q2	2023 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

⁹⁸ <https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/БезпекаDirective2014003.pdf>



RMT.0724	Експлуатаційні керівництва льотних екіпажів вертольотів (FCOMs)				
Безпека	Метою цього RMT є покращення експлуатаційної інформації, що надається льотним екіпажам вертольотів у керівництвах з експлуатації екіпажу. Це може бути досягнуто шляхом стандартизації структури та підходу до подання експлуатаційної інформації в керівництвах для вертольотів, що сприятиме підвищенню чіткості цієї інформації. Цей RMT розгляне поточний підхід, що використовується в CS-25 AMC, а також інші ініціативи, такі як діяльність, яку здійснює Heli Offshore.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори вертольотів				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q3	2021 Q3	н/д	н/д	2022 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					
SPT.082	Підтримка розробки та впровадження експлуатаційних керівництв льотних екіпажів (FCOMs) для офшорних вертольотних операцій.				
Безпека	Надання підтримки виробникам, за потреби, у розробці FCOMs для різних типів вертольотів, а також підтримка та заохочення операторів до їх впровадження.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	HE				
Власник	SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності				
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ					
Продукт(и)	Терміни				
Звіт	2020				
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



SPT.092	Покращення поширення наявних матеріалів з Безпеки шляхом розробки мобільних застосунків та електронних платформ
Безпека	Охоплення цільової аудиторії є одним із головних викликів у просуванні Безпеки. Це завдання спрямоване на покращення поширення наявних матеріалів з Безпеки шляхом розробки мобільних застосунків та електронних платформ. Це підвищить зручність використання матеріалів з Безпеки у паперовому форматі та сприятиме їх перекладу та майбутнім оновленням.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	HE
Власник	ESPN-R Європейська мережа з просування Безпеки вертольотів
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Мобільні застосунки та/або електронні платформи	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	
SPT.093	Розробка нового матеріалу з просування Безпеки щодо актуальних питань вертольотної галузі
Безпека	У співпраці з IHST розробити нові матеріали з просування Безпеки (буклети, відео, застосунки тощо) на теми, такі як навігація на основі Продуктивності, точка в просторі, польоти на малих висотах за IFR, зіткнення з птахами, управління експлуатаційним та пасажирським тиском, орієнтовані на Пілотів та Власників приватних вертольотів. Такі матеріали з просування Безпеки мають охоплювати найважливіші аспекти вертольотної галузі відповідно до вказівок Вертольотного комітету та Стратегії EASA щодо вертольотів.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	HE
Власник	ESPN-R Європейська мережа з просування Безпеки вертольотів
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Буклети, відео, вебсторінки та/або застосунки	2021
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Покращення опису завдання. Це завдання тепер включає SPT.098.	



SPT.094	Безпека вертольотів та управління ризиками
Безпека	Огляд наявних матеріалів з Безпека вертольотів та управління ризиками для перевірки їхньої стабільності та оновлення (за потреби) матеріалів з урахуванням нових правил, стандартів та міжнародних кращих практик, наприклад, від IHST та SMICG.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	HE
Власник	ESPN-R Європейська мережа з просування Безпеки вертольотів
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Переглянуті керівництва з Безпеки вертольотів та управління ризиками та/або набори інструментів	2021
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	
SPT.095	Просування технологій вертольотів з перевагами для Безпеки
Безпека	Після ідентифікації перспективних технологій вертольотів (дослідження, проведене NLR для EHEST та Технологічний робочий потік, що виникає в рамках Стратегії Безпеки вертольотів EASA), просувати технології вертольотів, що мають великі переваги для Безпеки.
Статус	Продовжується
Посилання	NLR-TP-2014-311 ⁹⁹
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	HE
Власник	ESPN-R Європейська мережа з просування Безпеки вертольотів
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Вебсторінка, флаєр та/або звіт	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Покращення опису завдання.	

⁹⁹ <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/NLR-TP-2014-311.pdf>



SPT.096	Організація щорічного семінару з Безпеки
Безпека	Європейська мережа з просування Безпеки вертольотів (ESPN-R) організовує форум з Безпеки у співпраці з виставками. Ця престижна подія сприяє безпечним операціям вертольотів та стимулює взаємодію в межах спільноти. Тема події змінюється щороку."
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	HE
Власник	ESPN-R Європейська мережа з просування Безпеки вертольотів
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Семінар з Безпеки	Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	

SPT.099	Просування з Безпеки експлуатації лебідок для вертольотів
Безпека	Розробити матеріали для просування Безпеки лебідок для вертольотів
Статус	Примітка: Результати 2019 року вже доступні та поділені через групу на LinkedIn. Група називається «Пропаганда безпеки експлуатації підйомника ESPN-R». Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	HE
Власник	EASA SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Матеріали для просування Безпеки	Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Статус змінено на «Продовжується», оскільки завдання буде продовжувати генерувати Результати	

¹⁰⁰ <https://www.linkedin.com/groups/8693588/>



RES.008	Поліпшення цілісності з головними коробками передач вертольотів (MGB)	
Безпека	В результаті розслідування аварії EC225 LN-OJF, дослідження спрямоване на виявлення загроз для цілісності критичних компонентів системи приводу ротора та на розробку методів оцінки конструкцій критичних компонентів, що стійкі до дефектів. Зокрема, це включає вдосконалення конструкції головної коробки передач вертольота та її кріплень, щоб запобігти відриву щогли та несучого гвинта від вертольота та забезпечити можливість авторотації навіть у разі серйозної поломки компонентів головного редуктора.	
Статус	Продовжується	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	HE	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2020 Q1	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Удосконалення опису завдання. Дослідницька діяльність буде фінансуватися через H2020; контракування та технічне управління делеговано до EASA Європейською Комісією		

RES.009	Операції вертольотів на морі — нові системи плавучості	
Безпека	Оцінка технічних рішень для покращення плавучості вертольотів на морі з метою підвищення виживаності після перекидання вертольота, що є основною причиною смертельних випадків через утоплення	
Статус	Продовжується	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	HE	
Власник	SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2020 Q1	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Оновлення Назви та опису завдання. Дослідницька діяльність буде фінансуватися через H2020; контракування та технічне управління делеговано до EASA Європейською Комісією.		



RES.011	Моніторинг стану коробки передач вертольотів, літаючих крил та гібридних літальних апаратів — виявлення відмов на місці	
Безпека	Нові технології для виявлення відмов коробок передач вертольотів, літаючих крил та гібридних літальних апаратів на місці.	
Статус	Не розпочато	
Посилання	(SR) UNKG-2011-041 Cleansky 2 iGear проект: Інтелектуальна коробка передач для високоманеврових вертольотів з підвищеною витривалістю https://www.researchgate.net/publication/333827990_Vibration_analysis_under_varying_operating_conditions_for_rotorcraft_gearbox_monitoring UK MENTOR проект: Методи та експерименти для нових вертольотів https://gtr.ukri.org/projects?ref=EP%2FS013814%2F1	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	HE	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
Ще не заплановано	буде визначено	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		
MST.015	Події з Безпеки вертольотів	
Безпека	CA, у партнерстві з представниками індустрії, організовуватимуть події з Безпеки вертольотів щорічно або раз на два роки. Матеріали для просування Безпеки з EHEST, IHST, CA, Heli Offshore чи інших джерел можуть вільно використовуватися та просуватися.	
Статус	Продовжується	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	HE	
Власник	Держави члени	
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ		
Продукт(и)		Терміни
Семінари		Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		



MST.031	Впровадження рішень SESAR, спрямованих на полегшення безпечних операцій за правилами інструментального польоту
Безпека	Держави члени разом зі своїми ANSP (Органами управління повітряним рухом) та дизайнерами польотних процедур (якщо вони відрізняються від ANSP) повинні оцінити можливість створення мережі маршрутів низького рівня за IFR в своєму повітряному просторі для полегшення безпечних операцій вертольотів. Ці рішення SESAR, такі як рішення #113, що спрямовані на покращення Безпеки, повинні бути впроваджені наскільки це можливо. Дивіться Каталог рішень SESAR 2019, Третє видання: https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/SESAR_Solutions_Catalogue_2019_web.pdf
Статус	Продовжується
Посилання	Майстер-план ATM (Рівень 3, вид. 2019) дія NAV12 (Маршрути ATS для операцій вертольотів за IFR)
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	HE
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Маршрути IFR/звіт	2025
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Оновлена посилання на Каталог рішень SESAR	

Окрім вищезгаданих RMT, наступні RMT безпосередньо стосуються Безпеки вертольотів:

RMT.0709	Запобігання катастрофічним аваріям через проблеми з лобідками вертольотів
RMT.0710	Поліпшення життєздатності пасажирів вертольотів у разі аварії
RMT.0711	Зниження кількості аварій, спричинених відмовами критичних компонентів ротору та трансмісії ротору завдяки покращеним системам моніторингу вібрацій
RMT.0712	Удосконалення процесів оцінки безпеки для конструкцій вертольотів
RMT.0713	Фактори, пов'язані з людським фактором, у конструкції вертольотів
RMT.0725	Система виявлення пошкоджень вертольотів
RMT.0726	Безпека пасажирів вертольотів у разі зіткнення з птахами

Повний опис цих дій включено в главу 9.

RMT.0379	Операції в будь-яких погодних умовах
-----------------	---

Повний опис цієї дії наведено в розділі 15.1.4.



7.2 Чесні умови для конкуренції

RMT.0318	Операції вертольотів з одним двигуном				
	Перегляд відповідних правил та супутніх AMC і GM з метою повторної оцінки:				
Чесні умови для конкуренції	— обмеження для вертольотів з поршневіми двигунами щодо виконання польотів над ворожим середовищем; та — обмеження для вертольотів з одним двигуном щодо виконання польотів над скупченим середовищем.				
Статус	Це завдання має знижений пріоритет відповідно до критеріїв, описаних у Розділі 3.				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори вертольотів				
Власник	EASA FS.2		Відділ авіаційних операцій		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0318 06/02/2018	буде визначено	буде визначено	буде визначено	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
BIS для завдання буде оновлено, що може призвести до зміни пріоритету/статусу.					



7.3 Ефективність/пропорційність

EVT.0010	Оцінка операцій вертольотів
Ефективність/пропорційність	Відповідно до Дорожньої карти безпеки вертольотів EASA, передбачається оцінка операцій малих вертольотів (критерії для визначення малих операцій будуть викладені в оцінці), щоб оцінити адміністративне навантаження на операторів та визначити пропозиції щодо спрощення, а також зменшення адміністративного навантаження та витрат для операторів.
Статус	Новий
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	Оператори вертольотів, пілоти та CAs.
Власник	EASA FS.2 та EASA CT.3 Ві Відділ авіаційних операцій та Відділ вертикальних злетів і посадок (VTOL).
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Оціночний звіт	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	

На додаток до вищезазначених дій, наступні RMT безпосередньо стосуються ефективності/пропорційності вертольотів:

RMT.0494	Правила обмеження часу польоту для операцій вертольотів
Повний опис цієї дії наведено в розділі 5.2.	
RMT.0134	Регулярне оновлення AMC для вертольотів
RMT.0714	Забезпечення безпечного впровадження технології fly-by-wire для вертольотів
Повний опис цих дій включено в главу 9.	



8. Загальна авіація

Цей розділ охоплює некомерційні операції загальної авіації, що включають літаки з максимальною злітною масою (МТОМ) менше 5 700 кг, зареєстровані в Держави члени EASA, а також усі операції з повітряними кулями та планерами.

Загальна авіація залишається високим пріоритетом для EASA та ЄК. Це підкреслив Патрік Кі, виконавчий директор, під час Щорічної конференції безпеки EASA 2018 у Відні, а також ЄК під час Aero Friedrichshafen 2019.

Загальна авіація в Європі підтримує стабільну активність, включаючи в 10 разів більше літаків та аеродромів, ніж у комерційній авіації (CAT). Загальна авіація від початку була осередком інновацій та набору молодих професіоналів (ATCO, механіки, пілоти тощо) та засобом для зв'язку людей по всій Європі.

Визнаючи важливість загальної авіації та її внесок у безпечну європейську авіаційну систему, EASA у партнерстві з ЄК та іншими зацікавленими сторонами створила дорожню карту GA та зараз розпочинає нову фазу проекту, яка отримала назву GA Roadmap 2.0.

EASA приділяє зусилля та ресурси для того, щоб зробити загальну авіацію безпечнішою та дешевшою.

Адресація ризиків безпеки в загальній авіації пропорційно та ефективно є стратегічним пріоритетом. За останні роки аварії з участю рекреаційних літаків призвели до середньої кількості з 86 смертельних випадків на рік у Європі (згідно з даними 2008-2017 років, без урахування смертельних аварій з мікролітаками, планерами та повітряними кулями), що робить її одним із секторів авіації з найбільшою кількістю смертельних випадків щорічно. У 2018 році сталося 49 аварій, що призвели до 95 смертельних випадків в некомерційних операціях з літаками та 16 смертельних аварій, що призвели до 17 смертельних випадків у домені планерних операцій (середнє значення смертельних випадків за період 2008-2017 років становило 28 випадків на рік у Європі). Дорожня карта GA є ключовою для стратегії EASA в цій сфері. 2018 рік, схоже, показує покращення для планерів та погіршення для літаючих крил загальної авіації.

Хоча точно виміряти еволюцію продуктивності безпеки в загальній авіації складно через відсутність узгоджених даних щодо експозиції (наприклад, накопичені години польоту), вищезгадані статистичні дані виправдовують різні ініціативи та зусилля, що вже були здійснені, продовжуються або плануються, для зменшення ризиків, що призводять до цих смертельних випадків; ці ініціативи пояснені на наступних сторінках.

На основі даних, що підтримують SRP для некомерційно експлуатованих малих літаків (МТОМ менше 5 700 кг), можна виділити наступні три основні KRA (посилайтеся на ASR 2019, таблиця 11):

Некомерційно експлуатовані малі літаки

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Нештатна ситуація з літальним апаратом	Зіткнення з землею	Зіткнення з перешкодою в польоті

Для планерів три основні KRAs вказані нижче (посилайтеся на ASR 2019, таблиця 23):

Планери

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Нештатна ситуація з літальним апаратом	Виходи за межі зони приземлення	Зіткнення з землею



Пов'язані з цим проблеми безпеки пріоритету 1:

- звалювання/обертання;
- зіткнення з пагорбом;
- втрата контролю (інші);
- сприйняття та ситуаційна обізнаність;
- неповні пускові процедури за допомогою лебідки;
- прийняття рішень та планування.

Три основні KRAs в операціях з повітряними кулями такі (посилайтеся на ASR 2019, таблиця 21):

Повітряні кулі

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Приземлення повітряних куль	Зіткнення з перешкодою в польоті	Нештатна ситуація з повітряною кулею



8.1 Безпека

Цей розділ додатково поділяється на групи дій за основними проблемами безпеки (див. пункти 8.1.1 до 8.1.5). Хоча поточний EPAS може не включати заходи з пом'якшення для кожної з цих проблем, опис проблем безпеки зберігається для підвищення обізнаності.

8.1.1 Системні фактори

Проблема/мотивування

У цьому розділі розглядаються загальносистемні або наскрізні проблеми, які впливають на ГА в цілому та є спільними для кількох зон ризику безпеки. У поєднанні з провокуючими факторами поперечні фактори можуть відігравати значну роль в інцидентах і аваріях.

Що ми хочемо досягти

Знизити кількість смертельних випадків у загальній авіації через впровадження системних факторів.

Як ми відстежуємо покращення

Збільшити безпеку шляхом безперервного моніторингу проблем безпеки, визначених у SRP для некомерційно експлуатованих малих літаків, а також для планерів і повітряних куль (посилайтеся на ASR 2019 таблиці 11, 23 та 21 відповідно).

Як ми плануємо досягти цього: дії

SPT.083	Льотний інструктаж
Безпека	Розробити рекламний матеріал щодо безпеки, спрямований на більш ефективне використання та максимізацію переваг у безпеці польотів для повторної перевірки класу з екзаменаторами раз на два роки та підвищення кваліфікації з інструкторами, включаючи відмінності між типами повітряних суден.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	RMT.06 78
Залучені зацікавлені сторони	GA
Власник	EASA SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Матеріали для просування безпеки	2020
ЗМІНИ З ОСТАННЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	



MST.025	Поліпшення поширення повідомлень про безпеку
Безпека	Покращити поширення матеріалів для пропаганди безпеки та навчальних матеріалів органами влади, асоціаціями, авіаційними клубами, страховими компаніями, орієнтуючись на інструкторів з польотів та/або пілотів через такі засоби, як семінари з безпеки та дні/вечори безпеки.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	GA
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Семінари з безпеки та дні/вечори безпеки	Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	
MST.027	Просування культури безпеки в загальній авіації
Безпека	Влада повинна включати положення для сприяння та просуванню культури безпеки (включаючи культуру справедливості) в загальній авіації як частину своєї діяльності з управління безпекою, щоб сприяти позитивним поведінковим проявам у сфері безпеки та заохочувати звітування про випадки.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	GA
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Положення для сприяння та просування культури безпеки як частини SSP/SPAS.	Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Коригування назви та опису завдання.	



8.1.2 Залишатися під контролем

Проблема/мотивування

Цей розділ розглядає питання, такі як навички пілотування, усвідомлення пілотів та управління небезпечними ситуаціями, такими як звалювання або зрив під час зльоту, польоту, під час підходу або посадки, підготовка до польоту, відмова від зльоту та повторний зліт. Залишатися під контролем допомагає запобігти аваріям, пов'язаним з втратою контролю. Втрата контролю зазвичай трапляється, коли літак потрапляє в режим польоту поза межами його нормального діапазону, що створює елемент несподіванки для екіпажу. Аварії через втрату контролю є як частими, так і серйозними.

За період з 2015 по 2017 роки було зафіксовано 409 аварій високого ризику, пов'язаних з літальними апаратами, зокрема втратою контролю, що є найбільш значущою зоною ключового ризику для некомерційних операцій з літаками з максимальним злітним масою менше 5700 кг в країнах-членах EASA.

Що ми хочемо досягти

Збільшити безпеку, знижуючи ризик аварій через втрату контролю..

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг проблем безпеки, визначених у SRP для некомерційно експлуатованих малих літаків, а також для планерів і повітряних куль (див. ASR 2019 таблиці 11, 23 та 21 відповідно).

Як ми плануємо досягти цього: дії

Після завершення дій, включених у цей розділ EPAS 2018-2022, подальші дії не включені в цю редакцію EPAS. Розділ зберігається як місце для майбутніх дій.

8.1.3 Управління погодними умовами

Проблема/мотивування

У цьому розділі розглядаються такі теми, як входження в ІМС, умови обледеніння, обледеніння карбюратора та погані погодні умови. Погода є важливим чинником, що сприяє аваріям в загальній авіації, часто пов'язаних з тим, що пілоти недооцінюють ризики змінюваних погодних умов перед зльотом та під час польоту, коли погодні умови погіршуються. Взаємодія з поганими погодними умовами може збільшити навантаження на пілота та вплинути на ситуаційну обізнаність і управління літаком. Прийняття рішень також може бути порушене, оскільки упередженість до продовження польоту може призвести до того, що пілоти продовжать маршрут до запланованого пункту призначення, незважаючи на загрозливі погодні умови. В майбутньому робота EASA щодо інформації про погоду для пілотів, яка наразі фокусується на CAT, буде розширена, щоб також включати рекомендації та можливі дії для загальної авіації.

Що ми хочемо досягти

Збільшити безпеку, знижуючи кількість аварій, пов'язаних з погодними умовами.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг проблем безпеки, визначених у SRP для некомерційно експлуатованих малих літаків, а також для планерів і повітряних куль (див. ASR 2019 таблиці 11, 23 та 21 відповідно).



Як ми плануємо досягти цього: дії

SPT.087	Ознайомлення з погодою для пілотів
Безпека	Створити матеріали для просування безпеки (відео), що охоплюють такі теми, як усвідомлення погодних умов, підготовка до польоту, управління та розбір польоту, використання служб інформації про польоти (FIS), переваги використання сучасних технологій, зокрема системи погодної інформації в кабіні (включаючи GPS інтеграцію, мобільні/4G додатки тощо), комунікація з управлінням повітряним рухом (ATC), випадковий вхід в IMC, TEM та HF.
Статус	Продовжується
Посилання	GASP SEI (індустрія) - Пом'якшення факторів, що сприяють аваріям та інцидентам, пов'язаним з втратою контролю під час польоту (LOC-I).
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	GA
Власник	EASA SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Відео/медіа продукти	2019
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	

SPT.088	Просування інструментальних польотів для пілотів загальної авіації
Безпека	Запустити кампанію з просування безпеки для популяризації результатів RMT.0677 щодо полегшеного доступу пілотів загальної авіації до інструментальних польотів, щоб забезпечити реалізацію переваг безпеки та ефективності по всій Європі та забезпечити широке впровадження базової інструментальної кваліфікації в Європі..
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	RMT.0677
Залучені зацікавлені сторони	GA
Власник	EASA SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Матеріали для просування безпеки	2020 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
Покращення опису завдання.	



8.1.4 Запобігання зіткненням у повітрі

Проблема/мотивування

Цей розділ охоплює питання, такі як складність повітряного простору, порушення повітряного простору та використання технологій. Статистика показує, що ризики МАС (зіткнень у повітрі) стосуються як новачків, так і досвідчених пілотів і можуть виникати на всіх етапах польоту та на всіх висотах. Однак більшість з них трапляються вдень і за відмінних метеорологічних умов. Зіткнення є більш ймовірними, коли літаки зосереджуються, особливо поблизу аеродромів. Порушення повітряного простору літаками загальної авіації в контрольованому повітряному просторі є важливим пов'язаним ризиком для безпеки.

Що ми хочемо досягти

Підвищити безпеку, зменшивши ризик МАС та порушень повітряного простору в загальній авіації.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань безпеки, визначених у SRP для малих літаків, що не здійснюють комерційних операцій, а також для планерів та повітряних куль (див. ASR 2019 Таблиці 11, 23 та 21 відповідно).

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0376	Системи антизіткнення та обізнаності про рух для літальних апаратів з максимальним сертифікаційним злітною масою (МТОМ) менше 5 700 кг або з кількістю пасажирів менше 19.
-----------------	---

Повний опис цієї дії наведено в розділі 6.1.1.3.

RES.021	Дослідницькі проекти SESAR 2020, спрямовані на запобігання ризикам зіткнень у повітрі
Безпека	Наступні дослідницькі діяльності розглядаються в рамках програми SESAR 2020: — Покращені операції вертольотів та загальної авіації навколо аеропортів (ТМА) (PJ.01-06); — Покращене уникнення повітряних зіткнень для загальної авіації (PJ. 11-A4) – ACAS XP.
Статус	Продовжується
Посилання	Рішення SESAR PJ.01-06 https://www.sesarju.eu/index.php/projects/ead ; PJ.11-A4 https://www.sesarju.eu/sesar-solutions/airborne-collision-avoidance-general-aviation-and-rotorcraft-acas-x
Залучені зацікавлені сторони	GA
Власник	SESAR

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2016	н/д	2019 Q4 (PJ.01-06)

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Планування проекту



8.1.5 Управління польотом

Проблема/мотивування

Цей розділ охоплює питання, такі як навігація, управління паливом, обізнаність про місцевість та перешкоди, а також вимушені посадки. Більшість аварій є результатом дій пілота, зокрема рішень, прийнятих під час підготовки до польоту, або через змінювані обставини під час польоту. Рішення пілота, включаючи їх здатність визначити пріоритетність робочого навантаження, впливають на безпеку літака та виживання пасажирів.

Що ми хочемо досягти

Зменшити кількість летальних випадків та серйозних травм у загальній авіації.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань безпеки, визначених у SRP для малих літаків, що не здійснюють комерційних операцій, а також для планерів та повітряних куль (див. ASR 2019 Таблиці 11, 23 та 21 відповідно).

Як ми плануємо досягти цього: дії

Після завершення дій, включених до цього розділу в EPAS 2018-2022, жодні подальші дії не включені в це видання EPAS. Розділ залишається як заповнювач для майбутніх дій.



8.2 Ефективність/пропорційність

Проблема/мотивування

Цей розділ надає посилання на додаткові дії EPAS, які безпосередньо стосуються загальної авіації, де ефективність/пропорційність є основним чинником. Детальна інформація про кожну з цих дій наведена в спеціалізованому розділі EPAS.

Цей розділ також включає регулярні оновлення RMT в галузі загальної авіації.

Що ми хочемо досягти

Зменшити регуляторне навантаження та витрати для загальної авіації, одночасно підвищуючи рівень безпеки.

Як ми відстежуємо покращення

Ключові ризикові області та основні питання безпеки продовжуватимуть моніторитись як частина SRP для малих літаків, що не здійснюють комерційних операцій, планерів та повітряних куль відповідно.

Комітет загальної авіації (GA.COM) та Технічна група GA регулярно надають відгуки щодо ефективності діяльності, спрямованої на поліпшення ефективності/пропорційності та забезпечення чесних умов для конкуренції.

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0654	Перегляд вимог до ліцензування для повітряних куль
RMT.0677	Легший доступ для пілотів загальної авіації (GA) до польотів за приладами (IFR)
RMT.0678	Спрощені, легші та вдосконалені вимоги до ліцензування екіпажу для загальної авіації
RMT.0701	Перегляд вимог до ліцензування для планерів

Повний опис цих дій надано в розділі 5.3.

RMT.0502	Регулярне оновлення CS для повітряних куль
RMT.0605	Регулярне оновлення CS-LSA
RMT.0690	Регулярне оновлення CS-STAN
RMT.0727	Вирівнювання з Частиною 21 з Регламентом (ЄС) 2018/1139 (включаючи прості та пропорційні правила для загальної авіації)

Повний опис цих дій включено в главу 9.

RMT.0547	Робоча група для перегляду Частини-М для загальної авіації (ФАЗА II)
----------	--

Зверніться до розділу 10 для детального опису дій.



9. Дизайн та виробництво

Цей розділ включає всі дії, що стосуються дизайну та виробництва, для драйверів безпеки, ефективності/пропорційності та чесних умов для конкуренції.

9.1 Безпека

Проблема/мотивування

Поліпшення дизайну та виробництва можуть обмежити ймовірність та/або серйозність технічних збоїв. Багато смертельних аварій пов'язані з технічними відмовами, які в багатьох випадках не були належним чином управлінні під час польоту, що робить їх попередниками інших типів аварій. Це не обов'язково означає, що технічна відмова була безпосередньою причиною аварії, але що відмова компонента системи була виявлена в послідовності подій у кількох серйозних інцидентах та аваріях за останні роки. Наприклад, управління технічними відмовами посіло 7-е місце у списку проблем безпеки, визначених у SRP операцій авіаперевізників та НСС у 2018 році (на основі агрегованого ERCS балу для тих випадків, де ця проблема була присутня). Управління технічними відмовами в цьому контексті означає неефективне управління відмовою некатастрофічного технічного характеру екіпажем. Це може бути відмова двигуна, відмова авіоніки або інша відмова, яку можна відновити. Причина аварії зазвичай є результатом комбінації обставин та подій, які можна зрозуміти лише після ознайомлення з доповіддю про розслідування. Спеціальний аналіз продовжується, щоб виявити системні проблеми безпеки, які можуть бути присутні в галузях дизайну та виробництва. Для аналізу буде використовуватися неаварійні дані.

З точки зору ефективності/пропорційності, з огляду на те, що дизайн літаків швидко розвивається, вимоги до початкової льотної придатності та CS потрібно постійно переглядати та коригувати для досягнення ефективності витрат та для того, щоб встигати за технологічними досягненнями.

З точки зору чесних умов для конкуренції, правила можуть потребувати гармонізації в межах ЄС, а також з основними міжнародними торговими партнерами для забезпечення справедливої конкуренції або полегшення вільного руху товарів, осіб та послуг.

Що ми хочемо досягти

Покращити безпеку шляхом безперервної оцінки та вдосконалення контролю ризиків, пов'язаних з дизайном та виробництвом. Забезпечити ефективну регуляторну базу для виробників. Уніфікувати вимоги, коли це сприяє справедливій конкуренції або полегшує вільний рух товарів, осіб та послуг.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг проблем безпеки, визначених у SRP для різних типів авіаційних операцій (див. ASR 2019). Органи EASA регулярно надають відгуки про ефективність дій в області ефективності/пропорційності та чесних умов для конкуренції.



RMT.0049	Оцінка безпеки критичних систем на рівні літака, специфікації систем керування польотом та аеропружної стабільності				
Безпека	Метою цього RMT є визначення стандартизованих критеріїв для проведення оцінки безпеки на рівні літака для специфічних ризиків, що охоплюють усі критичні системи літака на великих літаках (зокрема, оновлення AMC до CS 25.1309), на основі результатів робочої групи з оцінки безпеки літака Комітету з авіаційного правозастосування (ARAC). Крім того, цей RMT враховуватиме: — зміну AMC 25.1309 з урахуванням останніх оновлень індустріальних документів, таких як ED79A/ARP4754A; — оновлення CS 25.671 щодо оцінки безпеки систем управління польотом, на основі результатів робочої групи з гармонізації систем управління польотом ARAC (FCHWG). Гармонізація з FAA, TCCA та ANAC буде забезпечена настільки, наскільки це можливо. Продовжується				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	25.029 (RMT.0049) Issue 2 18/03/2013	2014-02 27/01/2014	н/д	н/д	2020 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

RMT.0070	Додаткові специфікації придатності до польотів для операцій: пожежна небезпека в вантажних відсіках класу D				
Безпека	Метою цього RMT є покращення захисту пасажирів на борту великих літаків, що експлуатуються в рамках CAT, шляхом усунення ризику неконтрольованої пожежі в відсіках класу D та гармонізація з подібними вимогами, що існують у регуляторних рамках двосторонніх партнерів. Продовжується				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Авіаоператори та власники POA				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0070 17/09/2010	2019-02 01/03/2019	Опис 04/2019 07/10/2019	2021 Q2	2021 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Покращення опису завдання.					



RMT.0118 Метою цього завдання є оцінка впливу контамінації крил літака на землі на зниження продуктивності при зльоті та вплив цього на маневровість і керованість літака.

Безпека Метою цього завдання є оцінка необхідності внесення змін до CS-23 та CS-25 для вимоги від заявників виконувати оцінку впливу контамінації аеродинамічних поверхонь літака на землі на продуктивність при зльоті та на маневровість і керованість літака.

Статус Продовжується

Посилання CS-23 та CS-25

Залежності

Залучені зацікавлені сторони	DOA власники				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0118	21/03/2017	2020 Q1	н/д	н/д	2021 Q1

ЗМІНИ З ОСТАННЬОГО ВИДАННЯ

Модифікація опису завдання.



RMT.0225 Розробка плану старіння структури літака

Безпека Метою цього завдання є гармонізація з існуючими вимогами в правовій системі з двосторонніми партнерами та розробка технічних елементів плану старіння структури літака:

- Огляд та оновлення додаткової програми структурних інспекцій (SSIP) для підвищення ефективності;
 - Огляд існуючих програм запобігання корозії та розробка базової програми запобігання/контролю корозії для підтримки її на прийнятному рівні;
 - Огляд усіх службових дій/бюлетенів, що стосуються структури, та визначення тих, які вимагають обов'язкових завершальних дій або впровадження спеціальних повторюваних інспекцій;
 - Розробка настанов для оцінки стійкості до пошкоджень існуючих структурних ремонтів, які могли бути спроектовані без застосування критеріїв стійкості до пошкоджень. Методологія стійкості до пошкоджень повинна бути застосована до майбутніх ремонтів;
 - Оцінка дизайну окремих літаків щодо схильності до поширеного втомного пошкодження (WFD) та розробка програми коригувальних дій.
- Правова база для таких питань є складною, оскільки необхідно врахувати наступні пункти:

- Зміни до CS для поліпшення стандартів у питаннях старіння літаків. Це стосуватиметься випадку майбутніх TC та майбутніх змін до TC, а також майбутніх STC відповідно до зміненої продукційної норми;
- Вимоги до існуючих DAH для перегляду їхніх існуючих проектів з метою демонстрації відповідності зміненим CS. Вимоги до операторів щодо введення модифікацій у окремі літаки та програми технічного обслуговування, що виникають внаслідок перегляду проекту.

Статус Продовжується

Посилання н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони	DAHs та авіаоператори				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0225		2013-07	12/2016		
(MDM.028)		23/04/2013	10/10/2016	2020 Q1	2020 Q1
08/05/2007					

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Коригування опису завдання.



RMT.0453	Живучість під час аварійної посадки літака				
Безпека	Мета — внести зміни до сертифікаційних вимог для великих літаків з метою покращення виживаності після аварійної посадки в море. Зміни мають бути запропоновані в областях безпеки конструкції та кабіни. EASA врахує відповідні рекомендації, надані TACDWG (Робоча група з авіаційної аварійної безпеки та посадки літаків) FAA у 2018 році.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	No
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2021 Q1	2022 Q2	н/д	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Модифікація назви завдання.					



RMT.0570 **Зменшення випадків виходу за межі злітно-посадкової смуги**

Безпека

Метою цього завдання є підвищення рівня Безпеки шляхом зменшення кількості виходів за межі злітно-посадкової смуги через впровадження існуючих технологій на літаках, що дозволяють вимірювати залишок злітно-посадкової смуги та підтримувати ухвалення рішень пілотом.

З огляду на характер коментарів, отриманих щодо NPA 2013-09, EASA вирішила опублікувати нове NPA, яке акцентує більше уваги на цілях Безпеки проти ризику виходу за межі злітно-посадкової смуги, водночас надаючи більше гнучкості щодо дизайнерських рішень. Пропонований спосіб досягнення цих цілей полягає в посиланні на технічні Стандарти, розроблені спільно з промисловістю та органами цивільної авіації за підтримки міжнародного органу стандартизації (EUROCAE).

Агентство видало Опис (04/2019), який пропонує зміни до Частини-26, що супроводжуватимуться Рішенням з відповідними CS-26 (SubT 1). В рамках цього RMT Агентство також випустить Рішення щодо зміни CS-25 (SubT 2).

Статус

Продовжується

Посилання

План рівня 3 ATM – План (2019): SAF11 – Покращення безпеки злітно-посадкової смуги шляхом запобігання виходам за межі злітно-посадкової смуги

Залежності

Залучені зацікавлені сторони

Авіаперевізники, власники POA, претенденти на TC/STC

Власник

EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування

Пріоритет

Так

Процедура RM

Стандарт

Гармонізація

Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	RMT.0570 09/10/2012	2013-09 10/5/2013 2018-12 15/10/2018	Опис 04/2019 07/10/2019	2021 Q2	2021 Q2
2		н/д	н/д	н/д	2019 Q4

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Посилання на оновлений План рівня 3 ATM



RMT.0586 Система моніторингу тиску в шинах

Безпека

Конкретною метою цього RMT є забезпечення того, щоб тиск інфляції шин великих літаків залишався в межах визначених виробником літака технічних характеристик тиску.

Пропозиція щодо нормотворчості повинна передбачати посилення відповідальності оператора щодо забезпечення регулярних перевірок тиску в шинах, а також обов'язок виробника літака визначити процедури перевірки тиску в шинах та інтервали цих перевірок в інструкціях з підтримки летної придатності (ICA); оскільки існують різні практики щодо змісту та подання цієї інформації в мануалі з технічного обслуговування літака (АММ), може бути запропоновано краще уніфікувати цей пункт ICA серед виробників та типів літаків.

Оскільки правова вимога щодо перевірки тиску в шинах не завжди гарантує правильне накачування шин (наприклад, витік повітря в збірці шина/коесо, помилка або недбалість в технічному обслуговуванні, несправність/неправильність обладнання для накачування, недотримання операторами регулярних перевірок тощо), пропозиція щодо нормотворчості також повинна включати встановлення системи моніторингу тиску в шинах, яка сповіщатиме пілотів, якщо тиск у шині є аномальним або поза межами допуску.

Агентство планує видати рішення щодо зміни CS-25 (Підзавдання 2), а також опис, що пропонує ЄК зміну Частини 26; після зміни Частини-26 Агентство видасть друге рішення з відповідними специфікаціями CS-26 до Частини-26 (Підзавдання 2). Обидва підзавдання планується проводити паралельно (тобто спільний NPA та опис щодо Частини 26 паралельно з рішенням, що змінює CS-25).

Статус

Продовжується

Посилання

н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони

Оператори літаків

Власник

EASA CT.5

Відділ сертифікаційної стратегії та програмування

Пріоритет

Ні

Процедура RM

Стандарт

Гармонізація

Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	30/05/2017	2020 Q1	2021 Q1	2022 Q3	2022 Q3
2		2020 Q1	н/д	н/д	2021 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Покращення опису завдання. Вступ до Підзавдання 2. Статус завдання змінено на «Продовжується» з «знижений пріоритет».



RMT.0686	Цілісність ротора високого тиску та втрата навантаження (через поломку валу)				
Безпека	Метою цього завдання є перегляд та внесення змін до CS-E 840 та CS-E 850 для вирішення питань сертифікації нових конструкцій.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2021 Q1	2022 Q1	н/д	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Коригування опису завдання.					
RMT.0709	Запобігання катастрофічним аваріям через проблеми з лобідками вертольотів				
Безпека	Очікується, що покращення в сертифікаційних специфікаціях та стандартах, що стосуються сертифікації лобідок вертольотів, значно зменшить ризик катастрофічних аварій через лобідки вертольотів. Поточні сертифікаційні специфікації, що стосуються сертифікації лобідок, не застосовуються належним чином. Крім того, деякі режими відмов не завжди враховуються, і це відображається в досвіді експлуатації. Було зафіксовано велику кількість інцидентів, що стосуються лобідок вертольотів. Розробка ETSO може дозволити нові проекти лобідок, які усувають деякі існуючі недоліки дизайну разом з покращеннями сертифікаційних специфікацій для зовнішнього навантаження вертольотів. Крім того, буде розглянуто аспекти вантажних гачків і їх вплив на безпеку людей на землі під час операцій з вантажем, що не є людським. Розвиток цього завдання планується у співпраці з FAA.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DOA власники, POA власники та Оператори вертольотів				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q2	2021 Q1	н/д	н/д	2021 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Покращення опису завдання.					



RMT.0710	Покращення виживаності пасажирів вертольотів у випадку аварії				
Безпека	<p>Ймовірність виживання пасажирів вертольотів у разі аварії може значно покращитися через ретроактивне застосування поточних покращень в резистентності до аварійних пошкоджень паливних баків та безпеки пасажирів для вертольотів, сертифікованих до введення нових сертифікаційних специфікацій для типів конструкцій, які набули чинності в 1980-х та 1990-х роках. Під час розслідувань аварій було висунуто рекомендації щодо паливних баків і безпеки пасажирів для вертольотів, сертифікованих до вдосконалення правил для умов аварійної посадки та резистентності паливних систем до аварійних ситуацій для нових типів конструкцій у 1980-х та 1990-х роках. У листопаді 2015 року FAA призначило нове завдання для ARAC з метою надання рекомендацій щодо правила захисту пасажирів для вертольотів нормального та транспортного класу, сертифікованих за старими стандартами. EASA бере участь у робочій групі та повинна розглянути застосування результатів цієї діяльності до існуючого європейського флоту.</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DOA та POA власники				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q1	2020 Q3	2022 Q1	2023 Q1	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАННЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0711	Зниження аварій, спричинених відмовами критичних компонентів ротора та трансмісії ротора за допомогою удосконалених систем моніторингу вібрацій				
Безпека	Використання систем моніторингу вібрацій (VHM) для виявлення наближаючихся відмов критичних компонентів ротора та трансмісії ротора продемонструвало значне покращення рівня безпеки вертольотів, особливо для офшорних операцій. Однак є необхідність у покращенні поточних сертифікаційних специфікацій, щоб відобразити еволюцію сучасних систем VHM і отримати супутні переваги від цих систем. Покращені сертифікаційні специфікації сприятимуть вдосконаленню точності систем VHM та стимулюватимуть модернізацію цих систем, що забезпечить додаткові переваги з точки зору безпеки в порівнянні з існуючими застарілими системами..				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DOA та POA власники				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q2	2021 Q1	н/д	н/д	2021 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0713 Людський фактор у дизайні вертольотів

Безпека HF

Широко визнано, що фактори людини безпосередньо або опосередковано сприяють більшості авіаційних аварій та інцидентів, і що дизайн кабіни пілотів та систем може сильно впливати на продуктивність екіпажу та потенціал помилок екіпажу.

Наразі сертифікаційні специфікації для вертольотів не містять жодних специфічних вимог щодо проведення оцінки факторів людини. Великі транспортні літаки отримали переваги від оцінок факторів людини при розробці кабіни пілотів та супутніх систем. Вертольоти нових поколінь характеризуються високим рівнем інтеграції обладнання кабіни, дисплеїв та елементів управління. Також ймовірно, що майбутні проекти вертольотів, що включають технологію fly-by-wire для управління польотом, поставлять нові та додаткові виклики з точки зору факторів людини.

Розробка сертифікаційних специфікацій для факторів людини у дизайні кабін вертольотів дозволить зменшити ймовірність проблем, пов'язаних з факторами людини та навантаженням на пілота, що може призвести до аварії.

Статус Продовжується

Посилання н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони	DOA власники				
Власник	EASA	CT.5	Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	31/08/2018	2019-11 24/10/2019	н/д	н/д	2020 Q3

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д



RMT.0725 Вертольоти система виявлення металевих частинок

Безпека

Підзавдання 1:

CS-27 та CS-29 вимагають встановлення детекторів металевих частинок для виявлення часток ферромагнітного матеріалу, які виділяються елементами системи приводу ротора внаслідок пошкодження або зносу. Детектори металевих частинок сповіщають екіпаж про наявність часток достатнього розміру (або їх накопичення) та дозволяють екіпажу перевірити правильну роботу відповідних компонентів системи приводу. Однак у CS немає чітких положень, а також відсутні детальні АМС щодо постійного демонстрування того, що детектори металевих частинок виконують свою призначену функцію (тобто частки збираються з достатньою швидкістю для забезпечення необхідного методу виявлення).

Підзавдання 2:

Завдання також буде включати пропорційну ретроспективну застосованість чинних CS-27 та CS-29 до існуючих флотів та типів, які не відповідають останнім вимогам.

Статус

Продовжується

Посилання

н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони

DOA та POA власники

Власник

EASA CT.5

Відділ сертифікаційної стратегії та програмування

Пріоритет

Ні

Процедура RM

Стандарт

Гармонізація

Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	2020 Q1	2021 Q1	н/д	н/д	2022 Q1
2	н/д	н/д	2022 Q1	2023 Q3	2023 Q3

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д



RMT.0726 Вертольоти Безпека пасажирів у випадку зіткнення з птахами

Безпека

З 1980-х років було зафіксовано зростання кількості аварій, пов'язаних із зіткненнями Вертольотів з птахами, коли вертольоти не були сертифіковані відповідно до останніх положень захисту від зіткнень з птахами. Це призвело до численних випадків, коли вплив птахів на вертольоти мав негативний ефект на Безпеку. Метою цього РМТ є покращення Безпеки пасажирів Вертольотів у разі зіткнення з птахами. Це буде досягнуто шляхом розгляду розробки нових положень CS-27 для захисту від зіткнень з птахами, основаних на рекомендаціях Робочої групи з протиптахового захисту ARAC (рев. В), а також шляхом пропорційного ретроспективного застосування чинних положень CS-27 та CS-29 до існуючих флотів та типів, що не відповідають останнім вимогам..

Статус

Продовжується

Посилання

н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони

DOA та POA власники

Власник

EASA CT.5

Відділ сертифікаційної стратегії та програмування

Пріоритет

Ні

Процедура RM

Стандарт

Гармонізація

Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	2020 Q3	2021 Q3	н/д	н/д	2022 Q3
2			2022 Q3	2024 Q1	2024 Q1

ЗМІНИ З ОСТАННЬОГО ВИДАННЯ

Додаткова рекомендація до опису завдання від Робочої групи ARAC з протиптахового захисту (рев. В)



RMT.0727	Вирівнювання Частини 21 з Регламентом (ЄС) 2018/1139 (включаючи прості та пропорційні правила для Загальної авіації)
Ефективність/пропорційність	Метою цього завдання є перегляд Частини 21 з огляду на нові та змінені вимоги, введені Основним Регламентом. Основний акцент завдання полягає на введенні простих правил, які дозволять застосовувати пропорційний підхід для спортивних та рекреаційних літальних апаратів. Це враховуватиме різні рівні ризику в загальній авіації на етапі початкової придатності до польотів та має на меті зменшення адміністративного навантаження та витрат, одночасно підтримуючи інновації в загальній авіації. Завдання включатиме підготовчу роботу, виконану в рамках RMT.0689 «Пропорційність Частини 21».
Статус	На першій фазі цього завдання EASA розробить пропозиції, необхідні відповідно до Статті 140 (3) Основного Регламенту, а також кілька інших тем, таких як сертифікація неустановленого обладнання. EASA буде використовувати різні засоби консультацій, які описані в Підзавданнях 1a та 1b; на другій фазі EASA розробить пропозиції для впровадження всіх змін до Частини 21 відповідно до вимог Основного Регламенту. Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	

Залучені зацікавлені сторони	Власники DOA та POA та органи цивільної авіації, включаючи EASA.				
Власник	EASA CT.5	Відділ сертифікаційної стратегії та програмування			
Пріоритет	Так	Процедура RM	Бачити поле «SubT».	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	Consultation	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1a: AP	28/08/2019	2019/20 (FoC)	2020 Q4	2022 Q1	2022 Q1
1b: ST		2020 Q1 (NPA)	2020 Q4	2022 Q1	2022 Q1
2: ST		2022 Q1	2023 Q1	2024 Q3	2024 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RES.010	Виявлення крижаних кристалів	
Безпека	Існує явище обмерзання крижаними кристалами все ще є серйозною загрозою для польотів на великих висотах, зокрема для нових конструкцій двигунів. Пілоти мають мало або зовсім не мають можливостей для виявлення та/або уникнення цього явища, особливо вночі. Запропоновано дослідження для кращого виявлення наявності обмерзання крижаними кристалами та розробки обладнання, придатного для виявлення такого явища.	
Статус	Продовжується	
Посилання	Проект, що фінансується ЄС, SENS4ICE https://www.sens4ice-project.eu/	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	CAT	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2019 Q1	н/д	2022 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		
RES.014	Розширене виявлення несправностей та діагностика даних повітряного простору.	
Безпека	Розробка нових методів для перевірки та моніторингу складних систем управління польотом (наприклад, законів управління польотом, датчиків повітряних даних) та дослідження нових технік для виявлення несправностей, діагностики та контролю несправностей (наприклад, методи на основі моделей, безмодульні методи та їх комбінація). Ці методи допоможуть покращити сертифікаційні стандарти EASA та підготувати оцінку нових розробок, запропонованих виробниками літаків.	
Статус	Не розпочато	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	CAT	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
Ще не заплановано.	Не заплановано	Не заплановано
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		



RES.017	Небезпека ожеледиці, пов'язана з охолодженими великими краплями (SLD)	
Безпека	Характеризація явища (лід від охолоджених великих крапель (SLD)) та аналіз впливу/запобігання для Безпеки з метою розробки відповідних стандартів авіаційної придатності та засобів відповідності. Проект ICE GENESIS, що фінансується в рамках програми H2020, надасть європейській аерокосмічній промисловості нове покоління інструментів для 3D-моделювання льодових умов (числові симуляційні інструменти та оновлені тестові можливості), що охоплюють умови додатків C, O та снігові умови для розробки та сертифікації майбутніх регіональних, бізнес- та великих літаків, вертольотів та двигунів. ICE GENESIS дозволить точніше оцінювати погодні небезпеки та належним чином їх помякшувати завдяки адаптованому дизайну або оптимізованому захисту через активні чи пасивні методи. Крім того, ICE GENESIS прокладе шлях для використання 3D цифрових інструментів як прийнятних засобів відповідності для органів сертифікації в майбутньому. EASA бере участь у цьому дослідницькому проекті в якості консультанта. Продовжується	
Статус	Продовжується	
Посилання	Проект, фінансований ЄС, ICE GENESIS.	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	CAT, DO	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2019 Q1	н/д	2022 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Покращення опису завдання. Ця науково-дослідна дія супроводжується фінансованим проектом H2020 ICE GENESIS.		
RES.027	Сандвіч-панельні композити	
Безпека	Цей науково-дослідний проект допоможе розвинути глибше розуміння та настанови для послідовного та стандартизованого проектування та безпечного використання сандвіч-структур в авіації. Результати дослідження будуть використані для подальшого доповнення Посібника з композитних матеріалів-17 та для вдосконалення нормативних матеріалів для початкової та безперервної льотної придатності. Цей проект має високий пріоритет з точки зору безпеки та навколишнього середовища.	
Статус	Новий. Не розпочато	
Посилання	Посібник з композитних матеріалів Handbook-17 (CMH-17)	
Залежності	н/д	
Залучені зацікавлені сторони	DO, MO	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2021 Q1	2022 Q4	2024 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		



9.2 Чесні умови для конкуренції

RMT.0252	Інструкції для безперервної льотної придатності (ICA)				
	Інструкції для безперервної льотної придатності (ICA)				
Чесні умови для конкуренції	Метою цього RMT є перегляд існуючих вимог до ICA наступним чином:				
	Підзавдання 1:				
	— Визначення та ідентифікація ICA (які мають бути надані під час сертифікаційного процесу);				
	— Повнота ICA (під час сертифікаційного процесу);				
	— LOI з CA (під час сертифікаційного процесу).				
	Підзавдання 2:				
	— Доступність ICA (для власників, операторів, МО тощо).				
	Підзавдання 3: Інформація про розклад MRB (керівництво з процесу MRB) -> скасовано.				
	Підзавдання 4:				
	— Прийняття/затвердження ICA іншими органами, окрім органу сертифікації.				
	Підзавдання 5:				
	— Вимоги до обслуговування сертифікації. Щодо Підзавдання 1, 2 та 4, EASA розробила NPA, який був опублікований у 2018 році.				
	Після публічного обговорення NPA EASA розробить Опис, що пропонує зміни до Регламенту (ЄС) № 748/2012 (Початкова льотна придатність) та Регламенту (ЄС) № 1321/2014 (Безперервна льотна придатність). Підзавдання 5 завершено із змінами до CS-25 (Рішення ED 2017/018/R, видане 30/08/2017).				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs та POA власники				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
5	RMT.0252 15/05/2013	2016-15 23/11/2016	н/д	н/д	2017/018/R 30/8/2017
1,2,4		2018-01 29/01/2018	2019 Q4	2021 Q3	2021 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0348	Польоти, пов'язані з діяльністю з Дизайну та виробництва				
Чесні умови для конкуренції	Метою цього завдання є встановлення IR та відповідних AMC та GM щодо операційних вимог для польотів, пов'язаних з діяльністю з Дизайну та виробництва (польоти виробників).				
Статус	Зупинено (до подальших повідомлень).				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DOA та POA власники				
Власник	EASA FS.2		Відділ авіаційних операцій		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	буде визначено	Гармонізація	буде визначено
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Це завдання призупинено через обмеження ресурсів, надаючи Пріоритет більш терміновим питанням. Тим не менше, EASA продовжує стежити за його розвитком і передбачає інтеграцію цього завдання в наступні доступні можливості для розробки нормативних актів.					
RMT.0561	Оновлення з AMC-20 — системи розваг під час польоту (IFE), свинцево-безпечне паяння, гармонізація з критеріями Безпеки та програмного забезпечення.				
Чесні умови для конкуренції	Метою цього завдання є вирішення питань, що стосуються частин AMC-20, які містять положення про придатність до польотів для різних систем, що можуть бути встановлені на різних категоріях літальних апаратів, зокрема, стосовно критеріїв забезпечення Безпеки та розробки програмного забезпечення, використання свинцево-безпечного пайки та систем IFE.				
Статус	Хоча Рішення щодо змін до AMC-20 з усіх інших питань було опубліковано в 2019 році, рекомендації щодо свинцево-безпечного пайки будуть завершені в окремому Рішенні, яке планується опублікувати в 2020 році. Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Власники АОС, власники POA літаків та обладнання				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0561 20/07/2015	2017-09 22/06/2017	н/д	н/д	ED Рішення 2019/019/R 17/09/2019 2020 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0695	Non-ETOPS операції за участю літаків класу продуктивності А з максимальною кількістю пасажирських місць 19 або менше.				
Чесні умови для конкуренції	Метою є адаптація нових бізнес-джетів, що експлуатуються європейськими CAT операторами, до категорії 180' non-ETOPS для літаків класу А з максимальною кількістю пасажирських місць (MOPSC) 19 або менше.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DOA власники, AOC власники (CAT)				
Власник	EASA FS.2		Відділ авіаційних операцій		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0695	15/12/2015	2017-15 25/09/2017	2019-02 22/02/2019	2020 Q2	2020 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



9.3 Ефективність/пропорційність

RMT.0031	Регулярне оновлення AMC та GM до Частини 21				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярне вирішення різноманітних питань не суперечливого характеру, які необхідно для забезпечення того, щоб AMC та GM до Частини 21 були придатними для цілей, економічно ефективними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім ICAO SARPs. Зокрема, регулярне оновлення використовується для транспонування сертифікаційних меморандумів та іншого матеріалу, що підтримує застосування та тлумачення Частини 21, як це було визначено EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та не суперечливих питань, піднятих зацікавленими сторонами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Проектно-виробничі організації, NAAs, Агентство (в кожному окремому випадку)				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
DOA issues	RMT.0031 15/12/2016	2019 Q4	н/д	н/д	2020 Q2
POA issues		2021 Q2	н/д	н/д	2022 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Додавання до опису завдання.					



RMT.0037	Регулярне оновлення CS-22				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення відповідності CS їхньому призначенню, економічності доцільності та можливості впровадження на практиці. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення неконфліктних та нескладних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Виробники планерів та моторних планерів, а також інші проєктні організації, які займаються додатковими сертифікатами типу (STC), ремонтом або змінами планерів чи моторних планерів.				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні				
Процедура RM	Стандарт				
Гармонізація	Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0037 14/01/2016	2020 Q2	н/д	н/д	2020 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					
RMT.0128	Регулярне оновлення CS-27&29, та CS-VLR				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення відповідності CS їхньому призначенню, економічності доцільності, можливості впровадження на практиці та узгодженості з останніми SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення неконфліктних та нескладних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs, виробники вертольотів та інші проєктні організації, які займаються додатковими сертифікатами типу (STC), ремонтом або змінами вертольотів.				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні				
Процедура RM	Стандарт				
Гармонізація	Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
Поточний	RMT.0128 29/09/2016	2021 Q1	н/д	н/д	2021 Q4
Наступний		2022 Q4	н/д	н/д	2023 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.0134	Регулярне оновлення AMC для вертольотів				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення відповідності AMC до CS-27&29, CS-VLR їхньому призначенню, економічності доцільності, можливості впровадження на практиці та узгодженості з останніми SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення неконфліктних та нескладних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
Поточний	RMT.0134 20/10/2010	2021 Q1	н/д	н/д	2021 Q4
Наступний		2022 Q4	н/д	н/д	2023 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					
RMT.0180	CS-E випробування двигунів, ресурсна витривалість/IMI/ETOPS				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є перегляд наявних вимог до випробувань двигунів, які необхідні перед введенням у експлуатацію, з метою оцінки їхньої придатності для всіх двигунів. Розглядатиметься можливість запровадження альтернативного випробування на витривалість, а також тестів для виявлення потенційних проблем із надійністю та цілісністю двигуна перед його введенням у експлуатацію. Чинні вимоги можуть не повною мірою враховувати сучасний рівень розвитку та технологічні досягнення в області сучасних двигунів. Перед видачею TC ці випробування мають проводитися в умовах, що відповідають реальним умовам експлуатації.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2021 Q1	2022 Q1	н/д	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.0184	Регулярне оновлення CS-E				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення відповідності CS їхньому призначенню, економічної доцільності, можливості впровадження на практиці та узгодженості з останніми SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення неконфліктних та нескладних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Виробники двигунів				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
Поточний	RMT.0184 27/07/2015	2021 Q1	н/д	н/д	2022 Q1
Наступний		2023 Q2	н/д	н/д	2024 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					
RMT.0457	Регулярне оновлення CS-ETSO				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності	RMT.0230				
Залучені зацікавлені сторони	Проектні та виробничі організації				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
Поточний	RMT.0457 21/08/2015	2019-06 22/05/2019	н/д	н/д	2020 Q1
Наступний		2021 Q1	н/д	н/д	2022 Q1
Наступний		2022 Q3	н/д	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Adjustment з the task Назва. Доповнення до опису завдання.					



RMT.0499 Регулярне оновлення CS-MMEL

**Ефективність/
пропорційність** Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.

Статус Продовжується

Посилання н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони Проєктні організації складних моторних літаків та інші проєктні організації, які займаються змінами або додатковими сертифікатами типу для цих літаків, Проєктні організації інших, не складних, моторних літаків.

Власник EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування

Пріоритет Ні **Процедура RM** Стандарт **Гармонізація** Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0499		2018-08			
09/04/2018		22/08/2018	н/д	н/д	2020 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Доповнення до опису завдання.



RMT.0502	Регулярне оновлення CS для повітряних куль				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними та могли бути впроваджені на практиці. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Balloon DAHs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	буде визначено	буде визначено	н/д	н/д	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					

RMT.0503	Регулярне оновлення CS-APU				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	буде визначено	буде визначено	н/д	н/д	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.0508	Регулярне оновлення CS-CCD (Certification Specifications for Cabin Crew Data)				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Проектні організації для складних моторних літаків та інші проектні організації, які займаються змінами або додатковими сертифікаціями типу для цих літаків.				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	10/09/2019	2020 Q2	н/д	н/д	2020 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					
RMT.0519	Регулярне оновлення CS-ACNS				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	ATM Master Plan Level 3 – План (2019): ITY-SPI – Продуктивність спостереження та сумісність				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори повітряних суден, власники POA, власники DOA та NAAs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0519 12/09/2015	2018-02 22/02/2018	н/д	н/д	Рішення 2019/011/R 30/04/2019
Поточний		2020 Q3	н/д	н/д	2021 Q2
Наступний		2022 Q3	н/д	н/д	2023 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання: оновлення посилання на ATM Master Plan.					



RMT.0605	Регулярне оновлення CS-LSA				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	LSA DAHs				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0605 14/01/2016	2021 Q2	н/д	н/д	2022 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.0643	Регулярне оновлення AMC-20
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами. Підзавдання 1: AMC 20-152 щодо авіаційного електронного обладнання та AMC 20-189 щодо управління відкритими проблемами; гармонізовано з FAA Підзавдання 2: HIRF та блискавка Підзавдання 3: Мульти-ядерні процесори Підзавдання 4: ETOPS, EWIS Підзавдання 5: Наступний цикл
Статус	Продовжується
Посилання	ATM Master Plan Level 3 – План (2019): NAV10 – Процедури RNP для підходів до інструментальних RWY
Залежності	RMT.0681

Залучені зацікавлені сторони	Виробники, організації технічного обслуговування та авіаперевізники.				
Власник	EASA CT.5	Відділ сертифікаційної стратегії та програмування			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	SubT 1: Так

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	RMT.0643 20/07/2015	2018-09 24/08/2018	н/д	н/д	2019 Q4
2		2020 Q2	н/д	н/д	2021 Q2
3		2020 Q3	н/д	н/д	2021 Q3
4		2020 Q2	н/д	н/д	2021 Q1
5		2022 Q3	н/д	н/д	2023 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Доповнення до опису завдання та підзавдань: оновлення посилання на ATM Master Plan.



RMT.0673	Регулярне оновлення CS-25				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs великих літаків				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
Поточний	RMT.0673 27/04/2015	2019 Q4	н/д	н/д	2020 Q3
Наступний		2021 Q1	н/д	н/д	2022 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.0684	Регулярне оновлення CS-P				
Ефективність/ пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Propeller DAHs				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	буде визначено	буде визначено	н/д	н/д	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.06 87	Регулярне оновлення CS- 23				
Ефективність / пропорційність	<p>Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.</p> <p>Примітка: Підзавдання 2 — поточний цикл, Підзавдання 3 — наступний цикл.</p> <p>*Замість публічного обговорення NPA буде застосовано процедуру за Статтею 15 або Статтею 16 Рішення MB № 18-2015 (дата вказує на кінець обговорення).</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні Процедура RM Дивіться SubT Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA*	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1(AP)	RMT.0687 09/08/2017	06/09/2019*	н/д	н/д	2019/020/R 08/10/2019
2(ST)		2021 Q1	н/д	н/д	2021 Q3
3(DP)		2022 Q2*	н/д	н/д	2022 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.0688	Регулярне оновлення CS-SIMD				
Ефективність/пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними, могли бути впроваджені на практиці та відповідали останнім SARPs ICAO. Зокрема, регулярне оновлення використовується для імплементації спеціальних умов, сертифікаційних меморандумів та інших матеріалів, що підтримують застосування та тлумачення наявних CS, встановлених EASA під час попередніх сертифікаційних проєктів, а також для вирішення нескладних та неконфліктних питань, порушених стейкхолдерами.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Заявники на сертифікати типу повітряних суден, для яких підготовка пілотів на тип літака передбачає використання схвалених повних летних симуляторів (рівень B, C, D) або тренажерів для гелікоптерів, а також інші заявники, які займаються змінами до вже схваленого визначення обсягу даних джерела валідації.				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	16/10/2019	2020 Q3	н/д	н/д	2021 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					

RMT.0690	Регулярне оновлення CS-STAN				
Ефективність/пропорційність	Метою цього RMT є регулярний розгляд різних питань неконфліктного характеру, які необхідні для забезпечення того, щоб CS відповідали своєму призначенню, були економічно доцільними та могли бути впроваджені на практиці.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори, інші ніж авіакомпанії, організації технічного обслуговування (Частина-145 та Частина-M Підрозділ F), а також інженери або механіки технічного обслуговування.				
Власник	EASA CT.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
Поточний	RMT.0690 09/06/2016	2021 Q1	н/д	н/д	2022 Q1
Наступний		2023 Q1	н/д	н/д	2024 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					



RMT.0712	Покращення оцінки Безпеки для проєктів Вертольотів				
Ефективність/ пропорційність	<p>Оцінка Безпеки для проєкту систем та обладнання повітряних суден може допомогти виявити недоліки в надійності конструкції та допомогти дизайнерам повітряних суден зменшити ризик небажаних подій шляхом впровадження заходів для зниження їх ймовірності. Забезпечення надійної оцінки Безпеки для проєктів Вертольотів є навіть більш критичним через велику кількість односторонніх відмов. Технології та методи еволюціонували з моменту виникнення формальних процесів оцінки Безпеки, тому важливо, щоб CS залишалися в курсі останніх розробок у галузі оцінки Безпеки для максимізації потенціалу виявлення питань Безпеки під час сертифікації.</p> <p>Вимоги до Безпеки для обладнання, систем та установок, що містяться в CS, повинні бути покращені для малих та великих Вертольотів з метою відображення поточної найкращої практики оцінки Безпеки.</p> <p>FAA також розробляє нові правила для оцінки Безпеки для Вертольотів, і ці зміни призведуть до значних відмінностей у стандартах між регулюваннями ЄС та США, що, ймовірно, призведе до зниження ефективності регулювання. Запропоноване RMT також має на меті перегляд цих змін для досягнення Гармонізації, де це можливо.</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs та POA власники				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0712 15/10/2018		2021 Q1	н/д	н/д	2022 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0714	Впровадження безпечної технології fly-by-wire для Вертольотів				
Ефективність / пропорційність	<p>На даний момент цивільні Вертольоти оснащені механічними системами управління польотом (з гідравлічною допомогою або без неї), а функції налаштування та автоматичної системи управління польотом (AFCS) зазвичай інтегровані в механічні ланцюги управління польотом. Технологія fly-by-wire (FbW/FBW) застосовується в цивільних великих літаках більше 40 років, і зараз ця технологія впроваджується і на цивільні Вертольоти. Вона дозволяє впровадження розширених законів управління польотом та захистів системи управління польотом, що значно збільшує складність системи управління польотом, інтеграцію з іншими системами та взаємодію з якістю керованості повітряного судна. Системи управління польотом FbW є як високоскладними, так і критичними для Безпеки.</p> <p>EASA вже брала участь у валідаційній діяльності з американським заявником, для якого розробляється набір спеціальних та індивідуальних вимог FAA та EASA. Очікується, що найближчим часом надійде заява від європейського заявника щодо проекту, який міститиме технологію FBW.</p> <p>З цих причин необхідно розробити відповідні сертифікаційні специфікації для систем FbW на Вертольотах у співпраці з FAA для забезпечення безпечного впровадження цієї технології на Вертольоти.</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs та POA власники				
Власник	EASA CT.5		Відділ сертифікаційної стратегії та програмування		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q1	2021 Q3	н/д	н/д	2022 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

Окрім зазначених вище RMT, наступний RMT безпосередньо стосується Дизайну та виробництва:

RMT.0018	Встановлення частин та пристроїв, що випускаються без EASA Form 1 або еквівалентного документа.
-----------------	--

Повний опис цієї дії наведено в розділі 10.



EVT.0007 **Оцінка Регламенту (ЄС) № 748/2012**

Ефективність/пропорційність Оцінка кількох аспектів Регламенту, включаючи подальшу дійсність сертифікатів типу, виданих Державами членами на основі двосторонніх угод з третіми країнами (Стаття 3 (а)(1) Регламенту (ЄС) № 748/2012).

Статус Продовжується

Посилання н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони Організації за Частиною 21 EASA (власники DOA та POA, власники ETSOA тощо), органи цивільної авіації (CAs).

Власник EASA СТ.5 Відділ сертифікаційної стратегії та програмування

ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ

Продукт(и)	Терміни
Оціночний звіт	2021

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Коригування опису завдання.



10. Технічне обслуговування та управління поточною льотною придатністю

Цей розділ включає всі дії, що стосуються технічного обслуговування та управління поточною льотною придатністю, для забезпечення безпеки, ефективності/пропорційності та чесних умов для конкуренції.

Проблема/мотивування

Як і в випадку з удосконаленням дизайну та виробництва, удосконалення технічного обслуговування можуть обмежити ймовірність та/або серйозність технічних відмов. Багато фатальних аварій пов'язані з технічною відмовою, часто недостатньо керованою під час польоту, що робить її передумовою для інших типів аварій. Це не обов'язково означає, що технічна відмова була прямою причиною аварії, але що відмова компонента системи була виявлена в послідовності подій в ряді серйозних інцидентів та аварій за останні роки. Управління технічними відмовами в цьому контексті означає неефективне управління некатастрофічною технічною відмовою пілотами. Це може бути відмова двигуна, відмова авіоніки або інша відновлювальна технічна відмова. Причина аварії зазвичай є результатом комбінації обставин та подій, які можна зрозуміти лише після прочитання звіту про розслідування. Спеціальний аналітичний процес продовжується для виявлення системних питань безпеки, які можуть бути присутніми в сфері технічного обслуговування. Для аналізу буде використано дані, що не стосуються аварій.

Деякі існуючі вимоги є або неефективними, або непропорційними до ризиків, що пов'язані.

З точки зору чесних умов для конкуренції, правила можуть потребувати гармонізації в межах ЄС, а також з основними міжнародними торговими партнерами, щоб забезпечити чесну конкуренцію або сприяти вільному руху товарів, осіб та послуг.

Що ми хочемо досягти

Збільшення безпеки шляхом постійної оцінки та вдосконалення контролю ризиків, пов'язаних з технічним обслуговуванням. Збільшення пропорційності та ефективності в галузі поточної льотної придатності. Уніфікація вимог, коли це сприяє справедливій конкуренції або полегшує вільний рух товарів, осіб та послуг.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань безпеки, виявлених у SRP для різних типів авіаційних операцій (див. ASR 2019). Регулярно надаються зворотні відгуки від EASA AB щодо ефективності дій з точки зору ефективності/пропорційності та чесних умов для конкуренції.



10.1 Безпека

RMT.0097	Функції підтримки персоналу В1 та В2 та їхні обов'язки				
Безпека	Ввести принципи для підвищення надійності процесу сертифікації технічного обслуговування, усуваючи потенційні «прогалини в безпеці» шляхом уточнення ролей та обов'язків сертифікуючого персоналу, підтримки персоналу та «підписного» персоналу, як у базовому, так і в лінійному технічному обслуговуванні.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Частини-145 MOs				
Власник	EASA FS.1	Відділ технічного обслуговування та виробництва			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0097	02/11/2011	2014-11 13/05/2014	2021 Q3	2022 Q3	2022 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Статус завдання змінено на «Продовжується» з «Знижений пріоритет».					



RMT.0217	Відповідальність CAMO та Частини-145 організацій				
Безпека	Встановлення принципів для зменшення ризиків, пов'язаних з помилковою оцінкою та координацією відповідальностей CAMO та Частини-145 організацій, особливо в складному, багаторівневому та субпідрядному технічному обслуговуванні.				
Статус	Це завдання має знижений пріоритет відповідно до критеріїв, описаних у Розділі 3.				
Посилання	н/д				
Залежності	RMT.025 1				
Залучені зацікавлені сторони	Авіаційні оператори та CAMOs				
Власник	EASA FS.1		Відділ технічного обслуговування та виробництва		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0217 12/03/2013	2014-27 02/12/2014	буде визначено	буде визначено	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

RMT.0276	Технічні записи				
Безпека	Уточнення критеріїв для запобігання неповним записам. Неповні записи можуть призвести до неправильної оцінки статусу льотної придатності продукту з відповідним ризиком для безпеки, розробки концепції "back-to-birth", трасування компонентів та використання пристроїв радіочастотної ідентифікації (RFID).				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Авіаційні оператори, CAMO та AMO (Частини-145 та Частини-M Subpart-F).				
Власник	EASA FS.1		Відділ технічного обслуговування та виробництва		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0276 28/11/2011	2014-04 07/02/2014	13/2016 17/11/2016	2019/1383 з 08/07/2019 ¹⁰³	2020 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

¹⁰³ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2019.228.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2019%3A228%3ATOC



RMT.0521	Процес перевірки льотної придатності				
Безпека	Продуктивність повного перегляду процесу перевірки льотної придатності для введення вдосконаленого механізму, що зменшить ризики, пов'язані з неправильною перевіркою льотної придатності, що може призвести до наслідків для безпеки, коли фактичний статус льотної придатності літака нижчий за стандарт.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Авіаційні оператори, CAMOs та CAs				
Власник	EASA FS.1 Відділ технічного обслуговування та виробництва				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0521/2 07/05/2013		2015-17 05/11/2015	2021 Q3	2022 Q3	2022 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Статус завдання змінено на «Продовжується» з «Знижений пріоритет».					
RMT.0588	Моніторинг поточної льотної придатності літака — перегляд ключових ризикових елементів				
Безпека	З огляду на досвід впровадження (включаючи відгуки з уніфікації), метою є перегляд поточних принципів, зазначених у AMC3 M.B.303(b) «Моніторинг поточної льотної придатності літака», та відповідних GM1 M.B.303(b) і Додатка III до GM1 M.B.303(b). Зокрема, для того щоб: — оцінити, чи адекватно вимоги враховують обробку ключових ризикових елементів (KRE), що потребують щорічних перевірок для забезпечення актуальності всіх нормативних посилань; — оцінити доречність кожного KRE, — визначити необхідність додаткових KRE, — переглянути адекватність та доречність типових елементів перевірки, що включаються.				
Статус	Продовжується				
Посилання	AMC3 M.B.303(b), GM1 M.B.303(b) та Додаток III to GM1 M.B.303(b)				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	CAs, CAMOs				
Власник	EASA FS.1 Відділ технічного обслуговування та виробництва				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2021 Q1	2022 Q1	н/д	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



SPT.104	Розробка нових матеріалів для просування безпеки з питань високого пріоритету в технічному обслуговуванні	
Безпека	Розробка нових матеріалів для просування безпеки щодо питань високого пріоритету в галузі технічного обслуговування. Такі питання високого пріоритету визначаються на основі важливих ризиків, виявлених в процесі SRM, нещасних випадків/серйозних інцидентів та внеску від зацікавлених сторін EASA.	
Статус	Продовжується	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	ВСІ	
Власник	EASA SM.1	Відділ технічного обслуговування та виробництва
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ		
Продукт(и)	Терміни	
Листівки, відео, веб-сторінки та/або додатки	Безперервний	
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		



10.2 Чесні умови для конкуренції

RMT.0096	Зміни (IR та AMC і GM) відповідно до процесу надання іноземних дозволів для Частини-145				
Чесні умови для конкуренції	Мета цього RMT — змінити існуючі або прийняти додаткові AMC до Частини-145, щоб усунути поточні недоліки та невідповідності при роботі з іноземними організаціями технічного обслуговування, тобто розташованими поза територією Держав-членів. Деякі з цих змінених AMC також можуть бути застосовні до організацій в межах Держав-членів. У більшості випадків ці пропозиції охоплюють питання, які вже обговорювались з акредитованими органами цивільної авіації, що працюють від імені Агентства, або питання, щодо яких Агентство надало тлумачення.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	AMOs (Частини-145)				
Власник	EASA FS.1 Відділ технічного обслуговування та виробництва				
Пріоритет	Ні				
	Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0096 (145.023) 17/06/2008	2013-12 11/07/2013	н/д	н/д	2020 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



10.3 Ефективність/пропорційність

RMT.0018	Встановлення частин та пристроїв, які випущені без EASA Форма 1 або еквівалентного документа.				
Ефективність/ пропорційність	<p>Метою цього завдання є:</p> <ul style="list-style-type: none"> — надання послідовного тлумачення визначення «частини та пристрої» та інших термінів, що використовуються в різних правилах; — розробка критеріїв для прийняття частин та пристроїв з різним виробничим фоном для встановлення в сертифікованих літаках; — створення класифікації частин для комерційних частин, що дозволяє встановлювати комерційні частини на типові сертифіковані продукти без необхідності отримання частин, вироблених під POA. Ця пропозиція також дозволить виробникам продовжувати використовувати частини, які тепер категоризуються як комерційні частини, у своїх типових конструкціях. Додатковою перевагою пропозиції є те, що виробники визначатимуть частини комерційного призначення, які вони мають намір використовувати, для затвердження EASA; — розробка критеріїв для виробництва та випуску частин та пристроїв, пропорційних потенційному впливу на Безпеку, як це визначено в процесі сертифікації конструкції; — розробка проекту змін до Регламентів (ЄС) № 748/2012 та № 1321/2014, якщо це необхідно для інтеграції вищезазначених концепцій та включення існуючих полегшень для планерів та європейських легких літаків (ELA); — розробка необхідних AMC та GM для супроводу змін до регламентів; — розробка AMC та GM для підтримки тлумачення вищезазначених положень у Основному Регламенті, що стосуються частин та пристроїв; — розробка AMC та GM, що стосуються стандартних частин. 				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	DAHs, POA власники, авіаперевізники, АМО (Частини-145 та Частини-M Subpart F) та технічний персонал				
Власник	EASA FS.1	Відділ технічного обслуговування та виробництва			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0018 01/11/2012	2017-19 14/12/2017	2019 Q4	2021 Q3	2021 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RMT.0547	Робоча група для перегляду Частини-М для Загальної авіації (ФАЗА II)				
	Наступні важливі теми є частиною цього завдання:				
Ефективність/ пропорційність	— Легкі Частини-М; — Управління дефектами; та — Подовження часу між ремонтами (ТВО).				
Статус	Продовжується.				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	AMOs (Частини-145 та Частини-М Subpart F), CAMOs, operators other than airlines, GA та CAs				
Власник	EASA FS.1	Відділ технічного обслуговування та виробництва			
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0547	2015-08	05/2016	2019/1383 з	2020 Q1
	23/10/2012	09/07/2015	13/04/2016	08/07/2019 ¹⁰⁴	
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					

Окрім вищезазначених RMT, наступний RMT безпосередньо стосується Технічного обслуговування та управління поточної льотної придатності:

RMT.0690	Регулярне оновлення CS-STAN
-----------------	------------------------------------

Повний опис цієї дії наведено в розділі 9.

Нарешті, наступні дії безпосередньо стосуються Технічного обслуговування та управління поточної льотної придатності:

SPT.106	Запобігання, виявлення та пом'якшення випадків шахрайства в організаціях Частини-147
----------------	---

MST.035	Здатність до нагляду/основна сфера: випадки шахрайства в організаціях Частини-147
----------------	--

Повний опис включено в розділ. 5.3.5.

¹⁰⁴ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2019.228.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2019%3A228%3ATOC



11. Управління повітряним рухом/служби повітряної навігації

Проблема/мотивування

Є досі відсутні гармонізовані правила, основані на ICAO SARPs, для забезпечення відповідності основним вимогам, що стосуються ATM/ANS. Крім того, Регламент (ЄС) № 552/2004 було скасовано, тому нові правила повинні гарантувати, що системи ATM/ANS та їхні складові успішно розроблені, виготовлені та встановлені. Якщо це не буде виконано, досягнення загальних цілей ATM/ANS може бути під загрозою.

Що ми хочемо досягти

Регламент (ЄС) 2017/373 вимагає включення додаткових вимог щодо проектування польотних процедур, ATS, AIS/AIM. Безпечне та економічно ефективно надання ATM/ANS також повинно забезпечити гармонізовану оцінку відповідності їхніх підтримуючих систем та складових, щоб обладнання, що використовується, працювало як очікується під час запланованої експлуатації. Після прийняття нових правил проблеми впровадження, пов'язані з системами ATM/ANS та їхніми складовими, повинні зменшитись, особливо ті, що стосуються відсутності взаємодії та продуктивності, що може вплинути на операції.

Як ми відстежуємо покращення

Ключові ризикові області та основні безпекові питання продовжуватимуться моніторитися в рамках SRP для ATM та ANS за підтримки ATM CAG. EASA ABs регулярно надають відгуки щодо ефективності/пропорційності дій.

11.1 Безпека

Топ-3 ключових ризикових областей (KRA) для ATM/ANS наведені нижче (згідно з ASR 2019, Рисунок 86 та Таблиця 30).

ATM/ANS		
KRA 1	KRA 2	KRA 3
Зіткнення на злітно-посадковій смузі	Повітряна зіткнення	Занос зі злітно-посадкової смуги

Як ми плануємо досягти цього: дії



RMT.0469	Оцінка змін у функціональних системах від постачальників послуг в ATM/ANS та нагляд за цими змінами з боку органів цивільної авіації
Безпека	Development з the necessary AMC & GM for the service providers та the CAs.
Статус	Цей RMT завершено у 2019 році.
Посилання	н/д
Залежності	RMT.0470

Залучені зацікавлені сторони	ANSPs, CAs				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	RMT.0469 та RMT.0470	2014-13	03/2014	2017/373 з	2017/001/R
	19/06/2012	24/06/2014	16/12/2014	01/03/2017 ¹⁰⁵	08/03/2017
2		2017-10	н/д	н/д	2019/022/R
		28/06/2017			30/10/2019

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д

SPT.103	Розробка нових матеріалів для просування безпеки щодо високопріоритетних питань безпеки в управлінні повітряним рухом
Безпека	Розробити нові матеріали для просування безпеки щодо високопріоритетних питань безпеки в ATM. Такі високопріоритетні питання безпеки будуть визначені на основі важливих ризиків, ідентифікованих у процесі SRM, аварій/серйозних інцидентів та за участі зацікавлених осіб EASA.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	

Залучені зацікавлені сторони	CAT		
Власник	EASA SM.1	Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності	

ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ

Продукт(и)	Терміни
Листівки, відео, веб-сторінки та/або додатки	Безперервний

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д

¹⁰⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0373>



11.2 Ефективність/пропорційність

RMT.0161	Оцінка відповідності				
Ефективність/пропорційність	Розвиток та впровадження систем вимагають, щоб наземні системи та складові, що використовуються для надання послуг ATM/ANS, продемонстрували відповідність відповідним вимогам щодо безпеки, продуктивності та взаємодії для забезпечення належного функціонування європейських операцій ATM. Оскільки існуючі вимоги щодо видачі декларацій відповідності згідно з Регламентом (ЄС) № 552/2004 припинять свою дію, це завдання спрямоване на розробку гармонізованих та взаємно визнаних механізмів для підтвердження відповідності.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Постачальники ATM/ANS, організації, що займаються проектуванням, виробництвом та технічним обслуговуванням систем ATM/ANS та їх складових, а також органи цивільної авіації (включаючи EASA).				
Власник	EASA FS.4 Відділ ATM/ANS та аеродромів				
Пріоритет	Ні Процедура RM Стандарт Гармонізація Ні				
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2020 Q1	2021 Q3	2022 Q3	2023 Q2	2023 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Оновлення опису завдання. Статус завдання змінено на «Продовжується» з «Знижений пріоритет».					



11. Управління повітряним рухом/служби повітряної навігації

RMT.0445	Технічні вимоги та операційні процедури для проектування повітряного простору, включаючи проектування польотних процедур
Ефективність/пропорційність	Розробка необхідних організаційних та технічних вимог до проектування повітряного простору, що забезпечить досягнення конкретних цілей безпеки, зазначених у Основному Регламенті. Завдання полягає в установленні вимог до проектування польотних процедур та маршрутів ATS для підтримки впровадження операцій PBN, а також у оцінці необхідності розширення цих вимог до інших структур повітряного простору та проектування польотних процедур. Це включатиме аналіз потреби у включенні процедур для проектування повітряного простору в схему сертифікації ATM/ANS.
Статус	Продовжується
Посилання	Комісійне Виконувальне Регламент (ЄС) 2018/1048 від 18 липня 2018 року (OJ L 189 26.7.2018, с. 3) План ATM Master Plan рівень 3 – План (2019): NAV03.1 – RNAV1 у операціях TMA План ATM Master Plan рівень 3 – План (2019): NAV03.2 – RNP1 у операціях TMA План ATM Master Plan рівень 3 – План (2019): NAV10 – процедури підходу RNP до інструментальної RWY

Залежності

Залучені зацікавлені сторони	Держави члени, CAs, ANSPs, ADR operators та air operators				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0445	2016-13	02/2018		
	14/07/2014	25/10/2016	08/03/2018	2020 Q1	2020 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Оновлено посилання на План ATM Master Plan.

RMT.0464	Вимоги до авіаційних диспетчерських послуг
Ефективність/пропорційність	Транспозиція відповідних положень ICAO щодо ATS. Метою є встановлення достатнього рівня Гармонізація по всьому ЄС, на основі обов'язкових та гнучких вимог, а також визначення пропорційних та економічно ефективних правил.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	

Залучені зацікавлені сторони	Держави члени, CAs, ANSPs, ATCOs, оператори ADR, авіаційні оператори, пілоти та профспілки.				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0464	2016-09	03/2018		
	09/07/2014	14/09/2016	22/05/2018	2020 Q1	2020 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д



RMT.0476	Регулярне оновлення Стандартизованих європейських правил повітряного руху (які виходять з ICAO SL)				
Ефективність/пропорційність	Оцінка впроваджуваних правил для забезпечення узгодженості з новими/відредагованими додатками ICAO, включаючи розробку AMC/GM. Обсяг планованого оновлення включає процедури втрати радіозв'язку, фразеологію SID та STAR, а також необхідні коригування тексту, виявлені під час впровадження.				
Статус	Продовжується				
Посилання	ТЦе RMT може бути вплинене рекомендаціями, що виходять з WPGR та AAS.				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Держави члени, CAs/NSAs, постачальники ATM/ANS, користувачі повітряного простору (наприклад, оператори повітряних суден), оператори аеродромів та EASA				
Власник	EASA FS.4		Відділ ATM/ANS та аеродромів		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	DP	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0476 18/08/2017	2021 Q4	2022 Q3	2023 Q4	2023 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					
RMT.0477	Технічні вимоги та операційні процедури для аеронавігаційних інформаційних послуг та управління аеронавігаційною інформацією				
Ефективність/пропорційність	Розробка необхідних гармонізованих вимог та AMC і GM для надання аеронавігаційної інформації та даних, в основному на основі транспозиції ICAO Додатка 15 та ICAO Додатка 4. Завдання також задовольняє специфічні потреби, що виникають внаслідок впровадження SES.				
Статус	Продовжується				
Посилання	ATM Master Plan Level 3 – План (2019): ITY-ADQ – Забезпечити якість аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації.				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Держави члени, CAs, ANSPs, ADR operators та air operators				
Власник	EASA FS.4		Відділ ATM/ANS та аеродромів		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0477 11/10/2013	2016-02 27/04/2016	02/2018 08/03/2018	2020 Q1	2020 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



11. Управління повітряним рухом/служби повітряної навігації

RMT.0719	Регулярне оновлення правил Управління повітряним рухом/служби повітряної навігації (IRs та AMC & GM)				
Ефективність/пропорційність	<p>Підзавдання 1: Метою є транспозиція останніх змін положень ICAO Додатка 3 до Частинок-МЕТ та V (Частинок-МЕТ).</p> <p>Підзавдання 2: Метою є підтримка актуальності набору AMC та GM для Subpart-ATSEP.</p> <p>Підзавдання 3: Метою є введення набору додаткових AMC та GM, які базуються на матеріалах SESAR щодо Безпеки, щодо обсягу змін, процесу аналізу ризиків та визначення критеріїв Безпеки постачальниками ATM/ANS.</p> <p>Підзавдання 4: Метою є транспозиція останніх змін положень ICAO Додатка 3 до Частинок-МЕТ.</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	Це RMT може бути змінено рекомендаціями, що впливають з WPGR та AAS.				
Залежності	RMT.0681, RMT.0445, RMT.0477.				
Залучені зацікавлені сторони	Постачальники послуг ATM/ANS, Мережевий менеджер, оператори повітряних суден, CAs.				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Дивіться SubT	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1(DP)	18/08/2017	20/12/2017 ¹⁰⁶	02/2018 8/3/2018	2020 Q1	2020 Q1
2(DP)		2020 Q1	н/д	н/д	2020 Q2
3(ST)		2019-04 11/04/2019	н/д	н/д	2020 Q2
4(ST)		2020 Q3	2021 Q1	2021 Q3	2021 Q3
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Додавання до опису завдання та Підзавдань.					

¹⁰⁶ Консультації з АВ.



RMT.0723	Регулярне оновлення розробки AMC та GM для SKPI (АТМ Продуктивність IRs)
Ефективність/пропорційність	Референційний період 3 Матеріал буде опублікований як матеріал Європейської Комісії, а не як AMC та GM. Тому, жодне Рішення не буде опубліковане Агентством.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	

Залучені зацікавлені сторони	ANSPs та CAs				
Власник	EASA SM.1		Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	ST	Гармонізація	Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	29/06/2018	2019-10 19/09/2019	н/д	н/д	н/д

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Коригування назви завдання; Доповнення до опису завдання.

Окрім вищезазначеного, наступні RMT також є релевантними для АТМ/АНС:

RMT.0486	Узгодження з ICAO стандартами та рекомендованими практиками щодо положень управління втомою авіадиспетчерів.
-----------------	---

Повний опис цієї дії наведено в розділі 5.2.1.

RMT.0519	Регулярне оновлення CS-ACNS
-----------------	------------------------------------

Повний опис цієї дії наведено в розділі 9.3.

RMT.0524	Послуги з передачі даних
-----------------	---------------------------------

RMT.0624	Віддалене обслуговування повітряного руху на аеродромах
-----------------	--

RMT.0679	Перегляд продуктивності та взаємодії систем спостереження (SPI)
-----------------	--

RMT.0682	Впровадження регуляторних вимог для спільних проєктів SESAR
-----------------	--

Повний опис цих дій включено в розділ 15.1.3.



12. Аеродроми

Цей розділ охоплює проектування аеродромів та операції на аеродромах, а також операції аеродромних операторів. Дії в цьому розділі спрямовані на забезпечення безпеки, а також ефективності/пропорційності в розробці та підтримці правової бази, яка відповідає складності діяльності та управлінню потенційними ризиками аеродромів. Цей розділ також включає дії, спрямовані на забезпечення чесних умов для конкуренції на основі регуляторних вимог, що випливають з основного регламенту.

Дії в цьому розділі мають на меті підтримання високого рівня безпеки в Держави члени, забезпечення відповідності нормам ICAO SAPRs та узгодженого підходу, який сприятиме вільному руху послуг у межах Держави члени.

Як ми відстежуємо покращення

Ключові ризикові області та основні питання безпеки будуть продовжувати відслідковуватись в рамках спільного SRP для аеродромів та наземних перевезень, за підтримки ADR CAG. EASA AB надаватимуть відгуки щодо ефективності/пропорційності дій.

12.1 Безпека

Топ-3 ключові області ризику (KRA) для аеродромів та наземних обслуговувань наведені нижче (див. ASR 2019, Рисунок 75 та Таблиця 25).

Аеродроми та наземне обслуговування (ADR та GH)

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Зіткнення на землі	Нештатна ситуація з літальним апаратом	Виїзд за межі злітно-посадкової смуги

Як ми плануємо досягти цього: дії



RMT.0703	Безпека злітно-посадкової смуги				
Безпека	EAPPRI та EAPPRE містять кілька рекомендацій, адресованих CAs, операторам аеродромів та EASA для зменшення ризиків.				
Статус	У сфері ADR EASA включила багато з цих рекомендацій у Регламент (ЄС) № 139/2014 та відповідні AMC & GM та CS, проте деякі з них ще не були враховані. Продовжується				
Посилання	GASP SEIs (Держави) – Зменшити фактори, що сприяють ризикам RE та RI; ATM Master Plan Level 3 – Plan (2019): SAF11 – Покращити безпеку злітно-посадкової смуги шляхом запобігання виїздам за межі злітно-посадкової смуги ATM Master Plan Level 3 – Plan (2019): INF07 – Електронні дані про місцевість та перешкоди (e-TOD)				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Аеродромні оператори, власники AOC, GA, ANSP та CAs				
Власник	EASA FS.4		Відділ ATM/ANS та аеродромів		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0703 14/0/2017	2018-14 17/12/2018	03-2019 24/06/2019	2020 Q2	2020 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					
RMT.0722	Надання аеронавігаційних даних аеродромним оператором				
Безпека	Перегляд та оновлення Регламенту (ЄС) № 139/2014 та відповідних AMC та GM для включення положень з Глави 2 Додатка 14 ICAO та положень з Додатка 15 ICAO щодо надання аеронавігаційних даних аеродромним оператором.				
Статус	Це завдання має статус «Знижений пріоритет» відповідно до критеріїв, описаних у Розділі 3.				
Посилання	ATM Master Plan Level 3 – План (2019): INF07 – Електронні дані про рельєф та перешкоди (e-TOD) ATM Master Plan Level 3 – План (2019): ITY-ADQ – Забезпечення якості аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Аеродромні оператори				
Власник	EASA FS.4		Відділ ATM/ANS та аеродромів		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	буде визначено	буде визначено	буде визначено	буде визначено	буде визначено
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Посилання на ATM Master Plan оновлено.					

¹⁰⁷ [Commission Regulation \(EU\) No 139/2014 з 12 February 2014 laying down requirements та administrative procedures related to Аеродроми pursuant to Regulation \(EC\) No 216/2008 з the European Parliament та з the Council.](#)



SPT.102	Розробка нових матеріалів для просування безпеки щодо високопріоритетних проблем безпеки для аеродромів та наземного обслуговування
Безпека	Розробити нові матеріали для просування безпеки з високим пріоритетом для аеродромів та обробки на землі. Такі проблеми безпеки з високим пріоритетом мають бути визначені на основі важливих ризиків, ідентифікованих за допомогою процесу SRM, нещасних випадків/серйозних інцидентів, внесків від зацікавлених сторін EASA та тем безпеки обробки на землі, визначених дорожньою картою обробки на землі, включаючи питання безпеки обробки на землі, що виникають з основних регламентів.. Продовжується
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	Аеродромні оператори, власники АОС, ANSP та СAs
Власник	EASA SM.1 Відділ інтелектуальної безпеки та продуктивності
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
Листівки, відео, веб-сторінки та/або додатки.	Безперервний
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	
MST.029	Впровадження рішень SESAR для безпеки на злітно-посадкових смугах
Безпека HF	Держави члени повинні оцінити разом з операторами аеродромів та ANSP необхідність впровадження відповідних рішень SESAR, таких як ті, що стосуються підвищення ситуаційної обізнаності на землі, безпеки аеропортових транспортних засобів та розширених мереж безпеки аеропортів. Ці рішення SESAR (рішення №01, №02, №04, №26, №47, №48, №70), спрямовані на покращення безпеки на злітно-посадкових смугах, повинні бути розглянуті в межах досяжності їх здійснення. Див. каталог рішень SESAR 2019, третє видання: https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/SESAR_Solutions_Catalogue_2019_web.pdf
Статус	Продовжується
Посилання	GASP SEIs (Держави) – Зменшення факторів, що сприяють ризикам з RE та RI
Залежності	
Залучені зацікавлені сторони	Аеродромні оператори, власники АОС, ANSP та СAs
Власник	Держави члени
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ	
Продукт(и)	Терміни
SPAS	2020
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ	
н/д	



12.2 Чесні умови для конкуренції

RMT.0485	Вимоги до управління пероном на аеродромах				
Чесні умови для конкуренції	Запропоновані зміни дозволяють надання AMS як оператором аеродрому, так і ANSP (або будь-яким їх субпідрядником). Очікується, що ці зміни забезпечать відповідність стандартам ICAO щодо надання AMS, підтримуватимуть однаковий та високий рівень безпеки в Держави члени та забезпечать гармонізований підхід, що сприятиме вільному переміщенню послуг між Держави члени та зменшенню адміністративного навантаження, особливо для тих постачальників, які надають AMS в різних Держави члени. Опис № 02/2014 буде переглянуто в 2019 році та оновлено за потреби, щоб відповідати Основному регламенту.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори аеродромів, ANSP, власники AOC та CAs				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	RMT.0485 та 0465 20/07/2012	2013-24 18/12/2013	02/2014 24/09/2014	2020 Q4	2020 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



12.3 Ефективність/пропорційність

RMT.0591	Регулярне оновлення правил аеродромів
Ефективність/пропорційність	Перша частина стосується оновлення CS, а друга — оновлення IR та AMC/GM.
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	RMT.0681

Залучені зацікавлені сторони	Оператори аеродромів, CAs				
Власник	EASA FS4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	RMT.0591 29/07/2016	2020 Q3	н/д	н/д	2021 Q3
2		2020 Q3	2021 Q2	2022 Q1	2022 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Доповнення до опису завдання.					

EVT.0012	Оцінка Регламенту Комісії (ЄС) № 139/2014 («Регламент аеродромів»).				
Ефективність/пропорційність	Регламент Комісії (ЄС) № 139/2014 – Регламент аеродромів був прийнятий у 2014 році. З 2018 року правила підлягають моніторингу через стандартизацію EASA. Планується оцінка для визначення доцільності, ефективності та результативності правил..				
Статус	Новий				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори аеродромів, CAs				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ					
Продукт(и)					Терміни
Оціночний звіт					2023
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



13. Наземне обслуговування

Цей розділ охоплює всі аспекти, пов'язані з наземним обслуговуванням, за винятком проектування та експлуатації аеродромів, а також операторів аеродромів, які розглядаються в попередньому розділі..

13.1 Безпека

Проблема/мотивування

Ця зона ризику охоплює всі питання, пов'язані з наземним обслуговуванням та управлінням майданчиком (завантаження літаків, антиобледеніння, заправка, пошкодження на землі тощо), а також зіткнення літака з іншими літаками, перешкодами або транспортними засобами, коли літак рухається по землі, або під власною силою, або буксирується. Це не включає зіткнення на злітно-посадковій смугі. Завантаження багажу та вантажу в пасажирські літаки є головною проблемою безпеки, виходячи з кількості випадків у ECR. Другою проблемою, яка буде оцінена в європейському процесі SRM, буде рух наземного персоналу навколо літаків (див. ASR 2019).

Що ми хочемо досягти

Підвищити безпеку, постійно оцінюючи та покращуючи заходи контролю ризиків для мінімізації ризиків у галузі наземної безпеки.

Як ми відстежуємо покращення

Основні зони ризику та супутні проблеми безпеки будуть продовжувати моніторитися в рамках спільного SRP для ADR та GN за підтримки ADR CAG. EASA AB регулярно надають відгуки щодо ефективності/пропорційності заходів та їх впливу на чесні умови конкуренції.



Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0728	Розробка вимог для Наземного обслуговування				
Безпека	Розробити IRs/AMC та GM для забезпечення відповідності основним вимогам, що містяться в Додатку VII до Основного регламенту. Це враховуватиме операційні вимоги, організаційні вимоги та вимоги до органів влади, якщо це вважається необхідним. Детальні цілі та заходи визначаються в Дорожній карті Наземного обслуговування, яка була предметом спеціалізованого консультування в першому кварталі 2019 року. Крім того, завдання включатиме RMT.0705. Розробити вимоги для: — встановлення методів для доставки, зберігання, видачі та обробки небезпечних вантажів на аеродромі; та — операторів аеродромів для навчання свого персоналу обробці небезпечних вантажів, якщо оператор аеродрому є субпідрядником (агентом з обробки вантажів) для авіаперевізників.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	CAs, постачальники послуг наземного обслуговування, Оператори аеродромів, власники АОС та персонал з наземного обслуговування.				
Власник	EASA FS.4		Відділ ATM/ANS та аеродромів		
Пріоритет	Так	Процедура RM	AP	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	2019 Q4	2020 Q1 ¹⁰⁹	2021 Q4	2022 Q4	2022 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Опис завдання оновлено. Цей RMT тепер включає RMT.0705.					

На додаток до вищезазначеного, наступний SPT також безпосередньо стосується наземне обслуговування::

SPT.102	Розробка нових матеріалів для просування безпеки щодо високопріоритетних питань безпеки аеродромів та наземного обслуговування.
SPT.109	Підвищення обізнаності щодо ризику обледеніння під час польоту та можливих заходів для його пом'якшення.

Повний опис цих дій включено в главу 6 (SPT.109) та главу 12 (SPT.102).



14. Безпілотні літальні апарати

Цей розділ охоплює всі дії, що стосуються забезпечення безпечної інтеграції цивільних безпілотних літальних апаратів (БПЛА) у авіаційну систему.

14.1 Безпека

Проблема/мотивування

Більшість держав-членів ЄС прийняли національні регулювання для забезпечення безпечних операцій з БПЛА з максимальною злітною масою (МТОМ) до 150 кг. З розширенням компетенції ЄС через Регламент (ЄС) 2018/1139 для регулювання БПЛА з МТОМ до 150 кг та нещодавнім прийняттям європейських вимог для операцій з БПЛА в категоріях "відкритий" та "специфічний" (Реалізаційні Регламенти ЄС (2019/947 та 2019/945)), держави-члени повинні будуть змінити вже прийняті національні регулювання.

Вже прийняті регулювання потрібно доповнити додатковими діями, як це пояснюється в розділі 3.1.1.4. Ці дії спрямовані на завершення цього нормативного середовища та забезпечення гармонізованих правил на рівні ЄС. Вони також пов'язані з іншими діями в EPAS (наприклад, RMT.0731) та спрямовані на забезпечення стандартних операцій БПЛА, а також більш складних операцій з БПЛА, таких як операції в міському середовищі (наприклад, міська мобільність повітрям).

Хоча регулювання БПЛА має кілька причин, пов'язаних з його природою, є також дуже важливі аспекти ефективності та чесних умов для конкуренції.

Для забезпечення безпечних операцій БПЛА надзвичайно важливо керувати безпечною інтеграцією БПЛА в повітряний простір. SJU працював за підтримки EASA та всіх відповідних зацікавлених сторін над розробкою того, що називається U-space. U-space — це набір нових послуг та специфічних процедур, розроблених для підтримки безпечного, ефективного та безпечного доступу до повітряного простору для великої кількості дронів. У 2017 році SJU підготував «Блакитний план» U-space, що описує бачення для U-space. Крім того, Європейська дорожня карта для безпечної інтеграції дронів у всі класи повітряного простору була підготовлена SJU за підтримки EASA та ухвалена ЄК. План розвитку ATM відображає деталі щодо інтеграції БПЛА в повітряний простір ЄС.

Що ми хочемо досягти

Створити чесні умови для конкуренції в усіх державах-членах ЄС, використовуючи концепцію, орієнтовану на операції, яка є пропорційною, заснованою на ризику та продуктивності, щоб усі компанії могли максимально використовувати технології БПЛА для створення робочих місць та зростання. Одночасно забезпечити безпечну інтеграцію дронів у європейський повітряний простір, зберігаючи високий і рівномірний рівень безпеки.

Як ми відстежуємо покращення

Відповідні ABs EASA регулярно надають відгуки щодо ефективності діяльності.

Як ми плануємо досягти цього: дії

¹¹⁰ U-space — це європейська назва для управління безпілотним трафіком (UTM).

¹¹¹ <https://www.sesariu.eu/u-space-blueprint>

¹¹² <https://www.sesariu.eu/sites/default/files/documents/reports/European%20ATM%20Master%20Plan%20Drone%20roadmap.pdf>



RMT.0230	Вступ з регуляторної рамки для експлуатації дронів
Безпека	<p>Розробка IR (включаючи імплементаційні та делеговані акти) для UAS, імплементація статей 55–57 та Додатку IX до Регламенту (ЄС) № 2018/1139.</p> <p>Це завдання також охоплює розробку високорівневої регуляторної рамки для U-space, що очікується до початку 2020 року.</p> <p>Визначено три категорії UAS:</p> <ul style="list-style-type: none">— Відкрита категорія: операції з низьким ризиком, які не вимагають авторизації чи декларації перед польотом— Специфічна категорія: операції середнього ризику, що вимагають авторизації чи декларації перед польотом— Сертифікована категорія: операції високого ризику, що потребують сертифікаційного процесу <p>Для впровадження інноваційного набору правил для трьох категорій та для вирішення питань, пов'язаних з U-space, були визначені наступні сім підзавдань:</p> <ol style="list-style-type: none">1 Відкрита та специфічна категорія з розробкою нових спеціалізованих імплементаційних та делегованих актів2 Сертифікована категорія з внесенням змін до IAW, CAW, FCL, OPS, SERA, ADR, ATM/ANS для 3 типів операцій:<ul style="list-style-type: none">— Тип операції №1: IFR операції з сертифікованими UAS вантажами, які літають в повітряних просторах класів А-С та здійснюють зліт і посадку на аеродромах під юрисдикцією EASA— Тип операції №2: Операції UAS в урбанізованому середовищі з використанням попередньо визначених маршрутів у обсягах повітряних просторів, де надаються послуги U-space. Це включає операції з UAS типу VTOL, що перевозять пасажирів (тобто аеротаксі) та малогабаритні вантажі UAS для доставки товарів.— Тип операції №3: Операції, як у типі №2, здійснювані з пілотованими VTOL.3 Покрито RMT.0729 та RMT.07304 Сертифікована категорія з внесенням змін до CS-ETSO та CS-365 Сертифікована категорія з розробкою нового CS-UAS та нового CS-Light UAS6 Розробка високорівневої регуляторної рамки для U-space7 Сертифікована категорія з подальшими змінами до ATM/ANS, ATCO, SERA, ACAS та CS-ACNS, переважно у зв'язку з впровадженням систем/можливостей для виявлення та уникнення зіткнень, але не тільки. <p>Для підтримки Регламенту та AMC & GM, розроблених у рамках підзавдань один та три, було створено два нових RMT. Зверніться до RMT.0729 та RMT.0730.</p>
Статус	Продовжується
Посилання	н/д
Залежності	RMT.0729, RMT.0730, RMT.0731
Залучені зацікавлені сторони	Держави члени, Оператори UAS (фізичні особи та організації), Виробники UAS, Спільнота пілотованої авіації, Спільнота моделей літаків, Постачальники послуг ATM/ANS, Постачальники послуг U-space, Оператори аеродромів, Всі користувачі повітряного простору
Власник	EASA ED.0 Офіс виконавчого директора
Пріоритет	Так Процедура RM Дивіться SubT Гармонізація Ні



RMT.0230 **Вступ з регуляторної рамки для експлуатації дронів (продовження)**

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1(ST)	22/12/2016	04/05/2017	01/2018 06/02/2018	2019/945 з 12/03/2019 ¹¹³ 2019/947 з 24/05/2019 ¹¹⁴	ED 2019/021/R 10/10/2019
2(ST)		2020 Q4	2021 Q4	2022 Q4	2023 Q1
3		н/д	н/д	н/д	н/д
4(ST)		2021 Q4	н/д	н/д	2022 Q3
5(DP)		2021 Q4	н/д	н/д	2022 Q3
6(AP)		2019 Q4	2020 Q1	2020 Q4	2021 Q1
7(ST)		2022 Q4	2023 Q4	2024 Q4	2025 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Покращення опису завдання та подальші деталі щодо різних підзавдань

¹¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019R0945>

¹¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019R0947>



RMT.0729	Регулярне оновлення Регламентів (ЄС) 2019/945 та 2019/947 (дрони в категоріях відкрита та специфікована)				
Безпека	<p>Додавання двох стандартних сценаріїв (STS) до Додатка 1 до Додатка до Регламенту (ЄС) 2019/947, що визначають умови, коли оператор UAS може розпочати операцію після подання декларації до компетентного органу. Крім того, пропонується включення двох нових частин до Додатка до Регламенту (ЄС) 2019/945, що містять технічні вимоги, яким повинні відповідати UAS для проведення операцій за стандартними сценаріями, а також встановлення двох нових класів UAS — класів C5 та C6.</p> <p>Підзавдання 1:</p> <p>Це охоплює два стандартні сценарії:</p> <ul style="list-style-type: none"> — VLOS (видимий лінійний огляд) у міській місцевості над контрольованою територією; — BVLOS (поза видимим лінійним оглядом) в малонаселеному середовищі над контрольованою територією з використанням візуальних спостерігачів. <p>Підзавдання 2:</p> <p>Охоплюватиме ще один стандартний сценарій для операцій над лініями електропередач (в BVLOS та нетиповому повітряному просторі).</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності	RMT.0230				
Залучені зацікавлені сторони	Оператори UAS (приватні та комерційні); компетентні органи; екіпажі; пілоти дистанційного керування; технічний персонал з обслуговування; проектні та виробничі організації; інші користувачі повітряного простору (пілотовані повітряні судна); постачальники послуг з управління повітряним рухом/служби повітряної навігації (ATM/ANS) та інші функції ATM мережі; персонал авіаційних диспетчерських служб (ATS); оператори аеродромів; загальні положення громадськість; асоціації моделювання літаків.				
Власник	EASA ED.0		Офіс виконавчого директора		
Пріоритет	Ні	Процедура RM	DP	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	26/07/2019	2019 Q4 ¹¹⁵	05/2019 07/11/2019	2020 Q2	н/д
2	26/07/2019	2021 Q1 ¹¹⁶	2021 Q1	2021 Q3	н/д
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Коригування назви завдання. Додавання до опису завдання та підзавдань.					

¹¹⁵ Замість публічного консультування NPA буде застосована процедура, передбачена в Статті 16 Рішення МВ No 18-2015.

¹¹⁶ амість публічного консультування NPA буде застосована процедура, передбачена в Статті 15 Рішення МВ No 18-2015.



RMT.0730	Регулярне оновлення AMC та GM до Регламентів (ЄС) 2019/945 та 2019/947 (дрони в категоріях відкрита та специфікована)				
Безпека	<p>Попередня оцінка ризиків (PDRA) та визнання галузевих стандартів на підтримку методології оцінки ризиків конкретних операцій (SORA)</p> <p>Підзавдання 1:</p> <p>PDRA для операцій BVLOS в слабо заселених районах на висоті менше 150 м над поверхнею, що пролітається, та в неконтрольованому повітряному просторі</p> <p>Підзавдання 2:</p> <p>Додаткові PDRA та додаткові галузеві стандарти</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори БПЛА (приватні та комерційні); компетентні органи; екіпажі літаків; пілоти дистанційного керування; обслуговуючий персонал; проєктні та виробничі організації; інші користувачі повітряного простору (пілотовані літаки); постачальники послуг з управління повітряним рухом/служби повітряної навігації (ATM/ANS) та інші функції ATM мережі; персонал авіаційних служб (ATS); оператори аеродромів; загальна громадськість; асоціації моделей літаків				
Власник	EASA ED.0	Офіс виконавчого директора			
Пріоритет	No	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	No
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	26/07/2019	2020 Q3	н/д	н/д	2021 Q2
2	26/07/2019	2021 Q3	н/д	н/д	2022 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Коригування назви завдання. Додавання до опису завдання та підзавдань.					
SPT.091	Європейське просування безпеки цивільних дронів				
Безпека	Координація європейських заходів для просування безпечної експлуатації дронів серед загальної публіки.				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори БПЛА (приватні та комерційні)				
Власник	SPN	Мережа просування безпеки			
ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ					
Продукт(и)				Терміни	
Матеріали для просування безпеки				2021	
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
н/д					



RES.015	Оцінка вразливості пілотованих повітряних суден до ударів дронів	
Безпека	Оцінка потенційних загроз зіткнень, які можуть виникнути від дронів для пілотованих повітряних суден, та оцінка їхніх впливів; розробка моделі ризику для підтримки регуляторних та операційних підходів, що повинна бути перевірена за допомогою комплексного набору симульованих тестів зіткнень.	
Статус	Продовжується	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	Оператори повітряних суден у CAT та NCC, SPO, HE, GA	
Власник	EASA SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2020 Q1	н/д	2023 Q1
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Діяльність з дослідження буде фінансуватися через H2020; контрактування та технічне управління були делеговані EASA Європейською Комісією.		
RES.022	Дослідницькі проекти SESAR 2020, що мають на меті безпечну інтеграцію дронів у повітряний простір	
Безпека	Наступні дослідницькі активності реалізуються в рамках програми SESAR 2020: операції на поверхні з використанням UAS (PJ.03a-09); інтеграція UAS в IFR (PJ.10-05). Перший проект для демонстрацій у великому масштабі (SESAR-VLD1-10-2016 (проект PODIUM)) був розпочатий у 2017 році, а в 2019 році були оголошені нові запити на дослідження SESAR-ER4-28-2019 та SESAR-ER4-29-2019 (пропозиції на стадії оцінки).	
Статус	Продовжується	
Посилання	Рішення SESAR PJ.03a-09, PJ.10-05 - https://www.sesarju.eu/projects/podium	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	UAS, OEM	
Власник	SESAR	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2017	н/д	2022
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Оновлення опису завдання.		



RES.023	Дослідницькі проекти SESAR щодо U-space	
Безпека	SESAR JU розпочав дослідницьку ініціативу щодо U-space як крок до реалізації візії U-space Європейської Комісії для забезпечення безпечного та захищеного доступу до повітряного простору для дронів.	
Статус	Проект реалізується через конкурс пропозицій SESAR H2020-SESAR-2016-1 (проект CORUS) та конкурс Exploratory Research SESAR-ER4-31-2019 (пропозиції на етапі оцінки). Продовжується	
Посилання	SESAR ¹¹⁷ - https://www.sesarju.eu/projects/corus	
Залежності	Н/д	
Залучені зацікавлені сторони	UAS/drones	
Власник	SESAR	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2017 Q3	Н/д	2022
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ		
Оновлення опису завдання.		

¹¹⁷ <https://www.sesarju.eu/news/sesar-launches-u-space>



15. Нові технології та концепції

Цей розділ охоплює безпечну інтеграцію нових технологій та інноваційних рішень у авіаційну систему, за винятком цивільних дронів, які розглядаються в попередньому розділі.

Багато з технологій та інновацій, що з'являються в авіаційній індустрії, мають значний потенціал для подальшого підвищення рівня безпеки та/або ефективності, однак EPAS приділяє належну увагу безпековим питанням, що виникають внаслідок нових технологій, нових оперативних концепцій або нових бізнес-моделей.

В рамках ATM SESAR охоплює розробку нових технологій для кращого управління повітряним простором Європи, а також їхній внесок у досягнення цілей SES та цілей Безпеки.

Що ми хочемо досягти

Сприяти розвитку європейських нових технологій та інноваційних концепцій, забезпечуючи їх безпечну інтеграцію в авіаційну систему.

15.1 Безпека

15.1.1 Нові бізнес-моделі

Проблема/мотивування

Цей розділ розглядає ризики, пов'язані з новими та перспективними бізнес-моделями, які виникають через зростаючу складність авіаційної індустрії, кількість взаємодій між організаціями, їхніми підрядниками та регуляторами. З'являються нові бізнес-моделі: зростаючий попит на польоти в містах, міська авіаційна мобільність; зростаюча цифровізація авіаційних систем; впровадження більш автономних транспортних засобів, платформ для однопілотних операцій та повністю автономних вантажних літаків. Це поставить нові виклики для того, як органи влади регулюють та контролюють авіаційну систему. Органи цивільної авіації (CAs) повинні краще співпрацювати, а EASA повинна оцінити, чи відповідає існуюча система регулювання безпеки сучасним та майбутнім ризикам безпеки, що виникають внаслідок нових та перспективних бізнес-моделей. На запит Держав членів EASA створила робочу групу з CAs для оцінки нових бізнес-моделей авіакомпаній та виявлення пов'язаних із ними ризиків для безпеки авіаційної системи.

Той самий підхід може бути застосований для моніторингу розвитку міської авіаційної мобільності, якщо Держави члени запросять EASA зробити це. Наразі в оновленні EPAS не передбачено дій щодо цього.

Управління поточними та майбутніми ризиками безпеки, що виникають через нові та перспективні бізнес-моделі, є стратегічним пріоритетом.

Що ми хочемо досягти

Підвищити безпеку, постійно оцінюючи та зменшуючи ризики, що виникають через нові та перспективні бізнес-моделі.

Як ми відстежуємо покращення

Регулярно надаються відгуки від EASA AB щодо ефективності цих дій.

Як ми плануємо досягти цього: дії



RMT.0300	Операції з дирижаблями				
Безпека	Розробка правил для безпечної експлуатації дирижаблів.				
Статус	Призупинено (до подальших повідомлень)				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	Оператори дирижаблів та власники DOA/POA дирижаблів				
Власник	EASA FS.2	Відділ авіаційних операцій			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	буде визначено	Гармонізація	буде визначено
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Це завдання поставлено на паузу через обмеження ресурсів, надаючи пріоритет більш терміновим питанням. Тим не менш, EASA продовжує слідкувати за розвитком і передбачає його інтеграцію в наступні доступні можливості для розробки правил. Одна з таких можливостей може частково з'явитися в рамках RMT.0731 Нової повітряної мобільності.					

RMT.0414	Операції та обладнання для високопродуктивних літаків (НРА)				
Безпека	Огляд IRs/AMC та GM щодо експлуатації НРА.				
Статус	На паузі (до подальшого повідомлення)				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	CAT, SPO, NCC Оператори вертольотів, flight crew				
Власник	EASA FS.2	Відділ авіаційних операцій			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	буде визначено	Гармонізація	буде визначено
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Це завдання поставлено на паузу через обмеження ресурсів, надаючи пріоритет більш нагальним питанням. Однак, EASA все ще відслідковує розвиток і планує інтегрувати його у наступні доступні можливості для розробки правил.					



RES.028	Розробка фреймворку оцінки ризиків для операцій з одним пілотом	
Безпека	Безпека: Розробка фреймворку оцінки ризиків для оцінки основних небезпек, пов'язаних з запропонованими концепціями зменшення екіпажу або операціями з одним пілотом, дослідження заходів з пом'якшення небезпек і способів демонстрації відповідності.	
Статус	Новий. Не розпочато	
Посилання	Технічне завдання (ToR) для проєкту Агентства з операцій з обмеженим екіпажем (ReCO) та операцій з одним пілотом (SiPO)	
Залежності	н/д	
Залучені зацікавлені сторони	Оператори CAT та авіаційний екіпаж	
Власник	EASA SM.0.1 та СТ	Офіс директор з стратегії і управління безпекою та Директорат сертифікації
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2020	2021	2022
ЗМІНИ З ОСТАННЬОГО ВИДАННЯ		
н/д		



15.1.2 Нові продукти, системи, технології та операції

Проблема/мотивування

Цей розділ стосується введення нових конструкцій, технологій чи типів операцій, для яких необхідні регуляторні оновлення, а також підкреслює деякі з найбільш важливих тенденцій, які впливатимуть на авіацію в найближчі роки.

Що ми хочемо досягти

Управляти безпечним введенням нових продуктів, систем, технологій та операцій і постійно оцінювати та знижувати безпекові ризики, пов'язані з новими конструкціями, технологіями чи типами операцій.

Як ми відстежуємо покращення

Регулярно надаються відгуки від EASA AB щодо ефективності цих дій.

Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0266	Вимоги до підйомної сили (тільт-ротори) у контексті ліцензування пілотів за допомогою синтетичних тренажерних пристроїв, авіаційних операцій та технічного обслуговування				
Безпека	Розробка IR для ліцензування пілотів та операцій на підйомних літаках з використанням синтетичних тренажерів				
Статус	Призупинено (до подальшого повідомлення)				
Посилання	н/д				
Залучені зацікавлені сторони	Пілоти, ATOs, та CAs				
Власник	EASA FS	Дирекція стандартів польотів			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	буде визначено	Гармонізація	буде визначено
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Це завдання призупинено через обмеження ресурсів, надаючи пріоритет більш терміновим питанням. Однак EASA продовжує слідкувати за розвитком і планує інтегрувати його в наступні доступні можливості для розробки нормативних актів. Одна з таких можливостей може частково з'явитися в рамках RMT.0731 Нова авіаційна мобільність.					



RMT.0731 **Нова авіаційна мобільність**

Безпека

Поточна європейська нормативно-правова база для авіаційної безпеки спочатку була розроблена для звичайних літаків з фіксованим крилом, вертольотів, повітряних кулей та планерів. Існуюча система базується на активній участі людини, яка дедалі більше підтримується автоматизацією, як на борту, так і на землі. Приведення в дію здебільшого здійснюється за допомогою поршневих або турбінних двигунів, що працюють на викопних видах палива.

Вступ нових технологій та концепцій авіаційних перевезень (від багатофункціональних транспортних засобів до автономних) вимагає перегляду цієї системи. Метою цього RMT є розробка нових правил або внесення змін до існуючих, де це необхідно, для врегулювання нових технологій та операційних концепцій повітряного транспорту з метою адаптації нормативно-правової системи до принципів результативного регулювання (PBR). Загальний принцип, який буде керувати цим RMT, полягає в тому, що майбутні вимоги повинні бути технологічно нейтральними, наскільки це можливо, забезпечуючи при цьому правову визначеність.

Очікується, що цей RMT призведе до різних напрямів діяльності. Перший напрямок вже визначено, і він позначений нижче як Підзавдання 1. Потенційно можуть бути додані інші напрями для покриття майбутніх проектів, включаючи розробку CS на основі досвіду, отриманого під час сертифікаційних проектів, що застосовують SC, таких як для VTOL або електричних та гібридних двигунів.

Підзавдання 1:

Електричні та гібридні двигуни: Вимоги до безпеки та продовження придатності для електричних та гібридних двигунів для всіх типів літальних апаратів. Діяльність в рамках цього підзавдання повинна бути узгоджена з діяльністю RMT.0230.

Примітка:

* Аспекти електричних VTOL, пов'язані з ADR, ATM, FCL, OPS, розглядаються через RMT.0230,

* Перший набір вимог FCL та OPS, пов'язаних з електричними та гібридними двигунами для інших типів літальних апаратів, розглядається через RMT.0678 (FCL) та RMT.0573 (OPS) відповідно.

Статус

Новий

Посилання

н/д

Залежності

RMT.0230; RMT.0678; RMT.0573.

Залучені зацікавлені сторони

Всі

Власник

EASA SM.2 Департамент Стратегії та Програм

Пріоритет

Так

Процедура RM

ST

Гармонізація

Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	2020 Q1	2020 Q3	2021 Q1	2022 Q1	2022 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д



15.1.3 Розгортання SESAR

Проблема/мотивування

Цей розділ включає відповідні дії EPAS для впровадження нормативних вимог, що підтримують модернізацію системи ATM Єдиного європейського неба, за винятком елементів SESAR, які стосуються лише UAS (і, відповідно, включені до Розділу 14).

Що ми хочемо досягти

Мета наступних дій — забезпечити нормативні та впроваджувальні потреби для реалізації основних операційних змін SESAR та інших нових технологічних досягнень (таких як, але не обмежуючись, технологічні рішення U-space, віртуалізація та хмарні архітектури, а також віддалене керування вежами). Це здійснюється шляхом впровадження нових методів роботи, операційних покращень та технологій, розроблених у рамках програми SESAR. Інтероперабельність, цивільно-військове співробітництво та міжнародна сумісність (наприклад, з ICAO GANP/ASBU та NextGen) будуть невід'ємною частиною роботи EASA. Крім того, необхідно створити узгоджені та скоординовані дії з підтримки впровадження, які сприятимуть операційним покращенням і новим ATM-концепціям.

Як ми відстежуємо покращення

Регулярно надаються відгуки від EASA AB щодо ефективності цих дій.



Як ми плануємо досягти цього: дії

RMT.0524	Послуги зв'язку з передачею даних				
Безпека	<p>Підзавдання 1: Забезпечити нормативну ясність та узгодженість з останніми документами ICAO та галузевими стандартами щодо операційного використання Downlink Message (DM) 89 MONITORING, при цьому гарантуючи мінімальний вплив на встановлені системи передачі даних, які вже відповідають Регламенту Комісії (ЄС) № 29/2009.</p> <p>Підзавдання 2: Розглянути нормативні рекомендації, що випливають з аналізу технічних проблем, які спостерігалися під час впровадження Регламенту (ЄС) № 29/2009, для підтримки операцій передачі даних. Це включає нормативні потреби для підтримки багаточастотної реалізації моделі ELSA Model D, визначення та розробку комплексної сертифікаційної/валідаційної системи, а також уточнення поняття «найкраща у своєму класі» продуктивність та відповідні покращення авіоніки.</p> <p>Крім того, для підвищення передбачуваності траєкторії повітряного судна, що зменшить кількість тактичних втручань та покращить уникнення конфліктів, ця RMT охопить елементи функціональності ATM Pilot Common Project (PCP) 6 (Initial Trajectory Information Sharing). Зокрема, буде розглянуто нормативну підтримку для впровадження Extended Projected Profile (EPP).</p> <p>* Замість публічних консультацій через NPA буде застосована процедура, визначена у Статті 15 або Статті 16 Рішення МВ № 18-2015.</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	ATM Master Plan Level 3 – План (2019): ITY-AGDL – Початкові послуги зв'язку АТС «повітря-земля» з передачею даних.				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	CAs, ANSPs, Оператори АDR, Оператори аеродромів, виробники та АТСОss				
Власник	EASA FS.4		Відділ АТМ/АНС та аеродромів		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Див. поле SubT	Гармонізація	Ні
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1(DP)	RMT.0524 29/01/2018	17/10/2019*	2019 Q4	2019 Q4	2019 Q4
2(ST)	н/д	2021 Q2	2022 Q2	2023 Q4	2023 Q4
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Додавання інформації з Subt 1.					
Примітка: Це RMT підтримує зміну Essential Operational Change (EOC) для інфраструктури та послуг CNS згідно з четвертим виданням ATM Master Plan.					



RMT.0624 Дистанційні аеродромні служби управління повітряним рухом

Безпека Розвиток та впровадження нових технологій дає змогу надавати аеродромні ATS (аеродромне управління повітряним рухом або аеродромне польотно-інформаційне обслуговування) з географічно незалежних місць/об'єктів, а не шляхом безпосереднього візуального спостереження. У продовження значної роботи, виконаної для створення, розробки та подальшого розширення нормативних актів щодо надання дистанційних аеродромних ATS, EASA має намір і надалі відстежувати швидку еволюцію досліджень та впровадження концепції дистанційної/віртуальної вежі з різних перспектив, зокрема технологічного, операційного та людського факторів продуктивності. З цієї метою EASA внесе зміни до ToR для RMT.0624, щоб визначити цілі, процеси та терміни підтримки нормативної бази у відповідності з розвитком концепції дистанційної/віртуальної вежі.

Статус Продовжується

Посилання ATM Master Plan (Рівень 3, редакція 2019 року) Дія AOP14 (Дистанційні вежі управління повітряним рухом)

Залежності

Залучені зацікавлені сторони CAs, ANSPs та Оператори аеродромів

Власник EASA FS.4 Відділ ATM/ANS та аеродромів

Пріоритет Так **Процедура RM** Стандарт **Гармонізація** Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	2019 Q4	2022 Q1	н/д	н/д	2023 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Оновлення опису завдання.



RMT.0679 Перегляд продуктивності нагляду та взаємодії (SPI)

Безпека

Поточний Регламент SPI (Регламент (ЄС) № 1207/2011) описує вимоги щодо наявності та експлуатації авіаційного обладнання для нагляду за повітряним рухом як для цивільних, так і для державних зареєстрованих літаків, а також дати, до яких відповідні літаки повинні бути обладнані таким обладнанням.

Примітка: Згідно з результатами CBAs, EASA вирішила не пропонувати значних змін до чинного Регламенту SPI. Тому EASA не буде публікувати NPA, а підготує звіт для ЄК. Однак є пропозиція змінити Регламент.

Крім того, EASA може вирішити надати деякі GM щодо питань, уже визначених групою з розробки нормативно-правових актів. Тому дата прийняття ED Рішення також залишається.

*Замість публічного консультування NPA буде застосовано порядок, визначений у Статті 15 або Статті 16 Рішення MB № 18-2015.

Статус

Продовжується

Посилання

ATM Master Plan Level 3 – Plan (2019): ITY-SPI – Продуктивність нагляду та взаємодія

Залежності

Залучені зацікавлені сторони

Держави члени, CAs, ANSPs, авіаперевізники та диспетчери повітряного руху.

Власник

EASA FS.4 Відділ ATM/ANS та аеродромів

Пріоритет

Так

Процедура RM

DP

Гармонізація

Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA*	Опис	Регламент Комісії	Рішення
RMT.0679	18/03/2016	2020 Q1*	н/д	2020 Q1	2020 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Це RMT підтримує інфраструктуру CNS та послуги основної операційної зміни (EOC) з Плану майстерності ATM четвертого видання. Очікується, що його буде завершено до кінця 2019 року/початку 2020 року, залежно від публікації відповідного Регламенту впровадження.

¹¹⁸ [Commission Implementing Regulation \(EU\) No 1207/2011 з 22 November 2011 laying down requirements for the Продуктивність та the interoperability з surveillance for the single European sky](#)



RMT.0682 Впровадження регуляторних вимог для спільних проєктів SESAR.

Безпека Метою цього завдання є розробка необхідних заходів для своєчасного та безпечного впровадження рішень SESAR, що забезпечують основні операційні зміни та інші операційні зміни, що виникають з програми SESAR, Європейського ATM Майстер-плану та AAS. Для цих цілей це завдання охоплює питання, які не включені в специфічні RMT.

Статус Продовжується

Посилання Цей RMT може бути вплинутий рекомендаціями, що виникають з WPGR та AAS, і підтримує вісім з основних операційних змін (EOC) четвертого видання ATM Майстер-плану.

Залежності

Залучені зацікавлені сторони	Держави члени, CAs, ANSPs, оператори повітряних суден, оператори ADR, власники POA				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			
Пріоритет	Ні	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Ні

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
	2019 Q4	2021 Q2	2022 Q4	2023 Q1	2023 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Розширення опису завдання. Це завдання було перенесено відповідно до критеріїв, описаних у Розділі 3.

SPT.108 Просування нових європейських положень щодо навігації, заснованої на Продуктивність, та пов'язаних із цим основних операційних змін ATM Master Plan.

Безпека Мета — доповнити Regulation (EU) 2018/1048 щодо вимог до використання повітряного простору та експлуатаційних процедур, пов'язаних із навігацією, заснованою на Продуктивність, відповідними інформаційно-роз'яснювальними матеріалами.

Статус Новий

Посилання н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони	ANSPs, оператори ADR, оператори повітряних суден, розробники процедур, Керівник мережі.				
Власник	EASA FS.4	Відділ ATM/ANS та аеродромів			

ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ

Продукт(и)	Терміни
Матеріали для просування безпеки	2020

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д



15.1.4 Умовно-безпечні операції (AWOs)

Проблема/мотивування

AWOs наразі охоплені нормативними актами у таких сферах авіації: льотна придатність, авіаційні операції, льотний персонал, аеродроми, АТМ/АНС, а також у Стандартизованих європейських правилах польотів (SERA). Чинні правила в цих сферах мають низку недоліків, які необхідно усунути. Робота над AWOs дозволить достатньою мірою врахувати технологічні досягнення, узгодити правила з ICAO SARPs (наприклад, зміни в Додатку 6 ICAO щодо знижених мінімумів для категорій CAT II та CAT III, а також концепцію операційних переваг, зокрема для операцій із системами візуалізації), забезпечити узгодженість правил у різних сферах, здійснювати міжсекторальну оцінку ризиків, надавати пілотам кращу метеорологічну інформацію, а також гармонізувати правила з FAA та іншими регуляторами.

Що ми хочемо досягти

Європейська авіаційна галузь повинна мати змогу повною мірою використовувати переваги з точки зору безпеки та економічної ефективності, які забезпечують нові технології та оперативний досвід.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг питань безпеки, пов'язаних із AWOs, здійснюватиметься на основі CAT SRP для комерційних повітряних перевезень (CAT) літаками та некомерційних операцій (NCC). Регулярно надаються відгуки від EASA AB щодо ефективності цих заходів.

Як ми плануємо досягти цього: дії



RMT.0379	15.1.4 Умовно-безпечні операції				
Безпека	<p>Огляд та оновлення правил AWO в усіх авіаційних сферах стосовно:</p> <ul style="list-style-type: none"> — можливості застосування принципу продуктивності безпеки при перегляді чинних правил з метою кращої інтеграції нових і майбутніх технологій, що підтримують AWO, таких як системи покращеного візуального польоту (EFVS), синтетичні візуальні системи (SVS), системи керування синтетичним візуальним зображенням (SVGS), комбіновані візуальні системи (CVS), індикатори на лобовому склі (HUD); — звичайних операцій в умовах низької видимості (LVO), таких як заходи на посадку категорій CAT II та CAT III на основі системи ILS або злету за умов низької видимості (LVTO); — операцій, що не належать до AWO, зокрема заходи на посадку CAT I із використанням ILS, GLS або SBAS, а також заходи на посадку за підвищених метеомінімумів із застосуванням RNAV (GNSS), NDB або VOR; — різних аспектів, зокрема покращення тексту чинних правил та імплементації нової класифікації заходів на посадку ICAO; — гармонізації з двосторонніми партнерами (наприклад, FAA), наскільки це можливо; — запровадження операцій із застосуванням операційних переваг, таких як нещодавно впроваджена SA CAT I, яка поки що не входить до регуляторної системи ICAO. <p>Рекомендації та подальші заходи, що впливають зі Стратегічного документа щодо метеорологічної інформації для пілотів (результат RMT.0379), наразі розглядаються як окремий проєкт.</p> <p>Фаза 2 (Підзавдання 2) охоплюватиме AWO для вертольотів.</p>				
Статус	Продовжується				
Посилання	н/д				
Залежності					
Залучені зацікавлені сторони	POA власники, авіаційні оператори, ATOs, ADR оператори та ATM/ANS.				
Власник	EASA FS.2		Відділ авіаційних операцій		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	Так
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	RMT.0379 09/12/2015	2018-06 13/07/2018	2020 Q3	2022 Q2	2022 Q2
2		2019-09 12/09/2019	2020 Q3	2022 Q2	2022 Q2
3		н/д	н/д	н/д	2020 Q2
ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ					
Додавання фази (Підзавдання) 3.					

¹¹⁹ Спеціальна авторизація CAT I представляє тип LVO з операційними кредитами з наступними положеннями:

— висота прийняття рішення (DH) для операції SA CAT I не повинна бути нижчою за найвищу з мінімальних DH, зазначених в AFM (якщо вказано), відповідну висоту для очищення від перешкод (OCH) для категорії літака, DH, до якої екіпаж літака кваліфікований для виконання операцій, або 150 футів; та

— найнижчі мінімальні RVR, які використовуються, вказуються щодо системи підсвічування підходу та зазвичай становлять від 400 до 700 м..



16. Охорона навколишнього середовища

Охорона навколишнього середовища та сталий розвиток є ключовими викликами для авіаційної галузі, Держав членів, ЄК та EASA. Стійка авіація полягає в боротьбі зі змінами клімату та зменшенні негативного впливу авіації на здоров'я через шум та забруднення повітря. Це необхідно враховувати в глобальному контексті, щоб забезпечити чесні умови для конкуренції, щоб європейська індустрія залишалася конкурентоспроможною у швидко змінюваному світі. Екологічні стандарти є ключовими для досягнення цього.

EASA допомагає вирішити проблему забезпечення чистішого, тихішого та більш сталого майбутнього для авіаційної системи, зокрема підтримуючи Схему компенсації та зменшення викидів вуглецю для міжнародної авіації (CORSIA).

Нижченаведена інформація відображає статус екологічних стандартів. Для повної картини, включаючи дії зацікавлених сторін та ринкові заходи, дивіться EAER, який надає огляд історичної, поточної та прогнозованої екологічної ефективності європейського авіаційного сектора.

У лютому 2019 року Комітет з охорони навколишнього середовища ICAO (CAEP) погодив новий стандарт викидів n_vPM та запропонував покращення до існуючих стандартів шуму, викидів авіаційних двигунів та стандартів CO₂ авіаперевізників і настанов. Оскільки європейські екологічні стандарти визначаються з посиланням на стандарти ICAO, погоджені оновлення до екологічних стандартів та настанов потрібно буде впровадити в європейську регуляторну рамку для реалізації в Європі.

Дії щодо впровадження стандартів ICAO в Європі будуть коригуватися та деталізуватися після того, як результат процесу прийняття стандартів ICAO буде повідомлений у фінальній версії Листів держав ICAO..



16.1 Шум, місцеві умови якості повітря та стандарти зміни клімату

Проблема/мотивування

Впровадження стандартів ICAO Додаток 16, Том I, Том II та Том III в Європі.

Що ми хочемо досягти

Привести в відповідність:

- Основне регулювання;
- Впроваджувальні правила (на даний момент, Регламент (ЄС) № 748/2012);
- AMC та GM до впроваджувальних правил; та
- CS-34, CS-36 та CS-CO2.

з ICAO SARPs та настановами, що результатують з циклу роботи CAEP/11.

Як ми відстежуємо покращення

Безперервний моніторинг процесу прийняття стандартів ICAO.

Безперервний моніторинг роботи ICAO/CAEP, пов'язаної з Додатком 16, Том I, Том II та Том III.

Моніторинг екологічного впливу авіації через EAER.

Як ми плануємо досягти цього: дії



RMT.0514 Впровадження змін CAEP

Впровадження ICAO SARPs CAEP/11 розпочнеться у 2020 році в рамках Підзавдання 2 та приведе в відповідність:

- Основне регулювання;
- Впроваджувальні правила (на даний момент, Регламент (ЄС) № 748/2012);
- AMC та GM до впроваджувальних правил; та
- CS-34, CS-36 та CS-CO2

з ICAO SARPs та настановами, що результатують з циклу роботи CAEP/11.

Примітка: Нижченаведені терміни в рамках Підзавдання 1 стосуються впровадження ICAO SARPs CAEP/10. Впровадження ICAO SARPs CAEP/10 (RMT.0513 та RMT.0514) було завершено для AMC та GM до Частини 21 та CS-34, CS-36 та CS-CO2 через Рішення 2019/014/R, 2019/015/R та 2019/016/R.

Статус Зміст RMT.0513 інтегровано в RMT.0514.
Продовжується

Посилання Основне регулювання Стаття 9, Впроваджувальні правила основного регулювання, AMC та GM до Частини 21, CS-34, CS-36 та CS-CO2

Залежності

Залучені зацікавлені сторони	Власники DOA та POA				
Власник	EASA CT.4		Відділ охорони навколишнього середовища та системи приводу		
Пріоритет	Так	Процедура RM	Стандарт	Гармонізація	н/д
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ					
SubT	ToR	NPA	Опис	Регламент Комісії	Рішення
1	RMT.0513 &	2017-01	09/2017	2019/897 з	2019/014/R
	RMT.0514		07/11/2017		2019/015/R
	13/06/2016	17/01/2017		12/03/2019 ¹²⁰	2019/016/R 29/07/2019
2	н/д	2020 Q1	2020 Q4	2022 Q1	2022 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

Покращення опису завдання.

¹²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=CELEX:32019R0897>



RES.024 Оцінка впливу на навколишнє середовище — викиди двигунів

Розробка розширених та більш надійних стандартів для підтримки оцінки викидів двигунів. Основна увага буде приділена надійним методам визначення маси та кількості nvPM, зокрема вимірюванню розміру часток та технікам відбору проб, врахуванню впливу як навколишніх умов, так і летючих часток PM, а також аналізу чутливості та невизначеності.

Статус

Новий

Посилання

н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони

Власники DOA, авіаперевізники (CAT)

Власник

SM.0.1

Офіс директор з стратегії і управління безпекою

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

Дата початку

Проміжковий звіт

Остаточний звіт

2020 Q1

н/д

2023 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

RES.018 та RES.019 були об'єднані в RES.024. Дослідницька дія буде фінансуватися через H2020; контракування та технічне управління були делеговані EASA Європейською Комісією..

RES.025 Оцінка впливу на навколишнє середовище — шум від літаків

Розробка розширених та більш надійних стандартів для оцінки шумових слідів від літаків. Основна увага буде зосереджена на двох напрямках: — розширення поточних моделей шуму від вертольот з метою забезпечення покриття для поточних типів вертольот у європейському флоті; — розширення існуючих підходів до моделювання з огляду на оцінку шумового сліду нових концепцій літаків до їх сертифікації — зосереджуючись на надзвукових літаках та літаках вертикального зльоту і посадки (VTOL)

Статус

Новий

Посилання

н/д

Залежності

Залучені зацікавлені сторони

Власники DOA та організації, що мають намір розробляти нові концепції літаків (VTOL, надзвукові, тощо).

Власник

SM.0.1

Офіс директор з стратегії і управління безпекою

ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ

Дата початку

Проміжковий звіт

Остаточний звіт

2020 Q1

н/д

2023 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д



16.2 Ринкові заходи

Проблема/мотивування

Прийняття схем Схема компенсації викидів та зменшення викидів для міжнародної авіації (CORSIA) Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) у 2016 році стало першим випадком, коли окремий сектор промисловості погодився на глобальний ринковий механізм у сфері кліматичних заходів. Очікується, що CORSIA зменшить близько 2,5 мільярда тонн CO₂ між 2021 та 2035 роками, що робить CORSIA одним з найбільших інструментів ціноутворення на вуглецеві викиди у світі за обсягом покриття парникових газів.

Система моніторингу, звітності та перевірки CORSIA, яка почала діяти з 1 січня 2019 року, є важливою, оскільки вона встановить базовий рівень викидів, від якого буде вимірюватися зростання для перших зобов'язань щодо вуглецевих відшкодувань у 2021 році.

На даний момент 78 країн, що представляють 76% міжнародної авіаційної діяльності, добровільно почали відшкодовувати свої викиди CO₂ в рамках CORSIA у 2021 році; інші приєднуються у 2027 році, коли схема стане обов'язковою.

Що ми хочемо досягти

Підтримка підготовки до впровадження CORSIA через розробку стандартних методів та інструментів для оцінки глобальних одиниць викидів та пов'язаних з ними вимог до відшкодування.

Як ми відстежуємо покращення

Регулярно надаються відгуки від EASA AB щодо ефективності цих дій.

Як ми плануємо досягти цього: дії

RES.026	Ринкові заходи (ETS121 та CORSIA)	
	Розширення та оновлення існуючих можливостей для оцінки ринкових заходів (наприклад, Європейська система торгівлі викидами (ETS) та ICAO CORSIA), зокрема для обробки нових даних про трафік та прогнозів, розгляду нових сценаріїв та заходів, забезпечення їх придатності та надійності для підтримки критичних політичних рішень на європейському (ЄК, Держави члени) та міжнародному (ICAO) рівнях.	
Статус	Новий	
Посилання	н/д	
Залежності		
Залучені зацікавлені сторони	Авіаперевізники	
Власник	SM.0.1 Офіс директор з стратегії і управління безпекою	
ЕТАПИ ПЛАНУВАННЯ		
Дата початку	Проміжковий звіт	Остаточний звіт
2020 Q1	н/д	2023 Q1

ЗМІНИ З ОСТАНЬОГО ВИДАННЯ

н/д

Переклад з англійської на українську здійснено
ФОП ШИТЕВ А.К.