



**Становище № 05/2010**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 18 октомври 2010 г.**

**относно Регламент (ЕО) № XX/2010 на Комисията**

**за определяне на общи изисквания и оперативни процедури за използване на  
въздушното пространство**

**I. Общи коментари**

1. Целта на настоящото становище е да се подпомогне Комисията, като се предлага правило за прилагане, определящо общи изисквания и оперативни процедури за използване на въздушното пространство. Регламент (ЕО) № 216/2008 (наричан по-нататък „Основният регламент“)<sup>1</sup>, последно изменен с Регламент (ЕО) №1108/2009<sup>2</sup>, предвижда в член 8б, че правилата за неговото прилагане позволяват да се реагира незабавно на установени причини за произшествия и сериозни инциденти.
2. Освен това членове 8 и 9 от Основния регламент постановяват налагане на изисквания за безопасност във връзка с УВД/АНО на:
  - а) оператори на въздухоплавателни средства, регистрирани в държава-членка или в трета страна и експлоатирани от оператор от Общността (член 4, параграф 1, букви б) и в); и
  - б) оператори на въздухоплавателни средства, използвани от оператор на трета страна (член 4, параграф 1, буква г)).

Поради това предложеното правило за прилагане се основава върху определените в Основния регламент съществени изисквания за „използването на въздушното пространство“. Съгласно тези изисквания всички въздухоплавателни средства (освен тези, които са изключени от обхвата на Основния регламент по силата на член 1, параграф 2, буква а) и член 4, параграф 4), във всички етапи на полета или намиращи се по работната площ на летище, се експлоатират в съответствие с общи принципни правила за експлоатация и всички приложими процедури, определени за използването на това въздушно пространство. Изисква се, освен това, всички ползватели на въздушното пространство (както операторите от Общността, така и операторите на трети страни) да са снабдени със съответното оборудване.

3. Обхватът на дейностите, свързани с нормотворчеството, е определен в Общите условия (ToR) ATM.002.
4. Настоящото становище е прието съгласно процедурата, определена от Управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност (Агенцията)<sup>3</sup>, в съответствие с разпоредбите на член 19 от Основния регламент.
5. В предложеното правило се отчита развитието на правото на Европейския съюз и международното право (ИКАО), както е посочено в определените в член 2 от Основния регламент цели. Предложеното правило е в съответствие със стандартите и препоръчителните практики на ИКАО, тъй като не разширява изискването за оборудване по отношение на допълнителни въздухоплавателни средства, освен тези, които вече са включени от ИКАО. Чрез предложеното правило се въвежда, обаче, изискването системата ACAS II да е оборудвана с версия 7.1 на софтуера за избягване на сблъсък преди неотдавна приетите от ИКАО дати.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. (ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51).

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 февруари 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО (ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51).

<sup>3</sup> Решение на Управителния съвет относно процедурата, която следва да се прилага от Агенцията за издаване на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали (процедура за нормотворчество). EASA MB 08-2007, 13.6.2007 г.

**II. Консултация**

6. На 26 март 2010 г. на уебсайта на Агенцията беше публикувано уведомлението за предложено изменение (NPA) 2010-03<sup>4</sup>, в което се съдържа проектостановището за регламент на Комисията.
7. До крайния срок на 7 май 2010 г. в Агенцията бяха получени 175 коментари от национални органи, професионални организации и частни търговски дружества.
8. Получаването на всички коментари беше потвърдено и те бяха включени в Документ за отговори на коментари (ДОК), който беше публикуван на 16 септември 2010 г. на уебсайта на Агенцията. В ДОК се съдържа списък на всички лица и организации, изпратили коментари, както и отговорите на Агенцията на тези коментари.
9. Във всички коментари се изразява подкрепа за ползите за безопасността, постигнати чрез използването на системата ACAS II, оборудвана с версия 7.1 на софтуера за избягване на сблъсък, и в мнозинството от тях се подкрепя ранното въвеждане. Въпреки изразената в коментарите подкрепа за ползите за безопасността, в някои от тях се отправя искане датата на въвеждането на тези изисквания да бъде съгласувана с FAA. Това, обаче, не е възможно, поради факта, че понастоящем FAA няма ясни планове за въвеждане на този стандарт. В няколко допълнителни коментари се настоява за отлагане на въвеждането на това изискване до разработването по програмите SESAR и NextGen на възможни промени в проектирането и използването на въздушното пространство. Тъй като, обаче, все още не са предоставени планове за осъществяване на тези промени, не е възможно да се вземат предвид тези искания.
10. Поради значението на въпроса при решаването на известни свързани с безопасността проблеми (което позволи бързото приемане и оттук своевременното уведомяване на заинтересованите страни), Агенцията съкрати срока за консултация по ДОК на три седмици. До 8 октомври 2010 г. бяха получени 16 реакции на ДОК от 9 коментатори. Реакциите, отнасящи се до приемливи средства за съответствие, които не са предмет на настоящото становище, ще бъдат разгледани в съответното решение на Агенцията. Основните реакции, свързани с предмета на настоящото становище (предложено правило за прилагане), са както следва:

Бяха получени множество реакции от един коментатор, в които се поставя под въпрос приложимостта на разпоредбите за общо въздушно движение (ОВД) към държавните въздухоплавателни средства и се иска прилагане на текста на СПИ. Агенцията изрази съгласието си с реакциите, свързани с приложимостта към държавните въздухоплавателни средства, и отново включи оригиналния текст на СПИ. Агенцията признава, обаче, че максимални ползи за безопасността от използването на ACAS II могат да бъдат постигнати, единствено когато всички въздухоплавателни средства, експлоатирани като общо въздушно движение, бъдат оборудвани с тази система.

В друга реакция беше предложено да се приеме, че прилагането на предложеното правило към безпилотни въздухоплавателни системи (БВС) не е правилно и не е в съответствие с политиката на ИКАО. Агенцията прие това предложение и включи параграф AUR.ACAS.100(d). Въпреки това, преди да се разреши експлоатацията на БВС в неразделено въздушно пространство, трябва да се разгледат редица технически и оперативни въпроси. Поради това политиката на ИКАО за БВС не може да се използва като твърди ръководни принципи.

В друга реакция беше предложено да се измени разпоредбата AUR.ACAS.100(b), така че въздухоплавателни средства, попадащи извън обхвата на изискването за задължително наличие на оборудване, които са оборудвани с ACAS II, да инсталират версия 7.1. на софтуера като незадължително изискване. Агенцията приема това

---

<sup>4</sup> Вж. архива на нормативни документи на адрес <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

предложение и въведе AUR.ACAS 100(c) като незадължително изискване за такива въздухоплавателни средства.

В друга реакция беше предложено да се разшири обхватът на предложеното правило за прилагане, за да се включи наличието на ACAS II за всички въздухоплавателни средства, които спазват ППП, тъй като това би довело до допълнителни ползи за безопасността. Разширяването на обхвата на изискването за наличие на ACAS II на въздухоплавателни средства, които не попадат в парка въздухоплавателни средства, вече определен от ИКАО, излизаше извън предмета на задачата. Агенцията признава, че разширяването на обхвата най-вероятно би създадо допълнителни ползи за безопасността, но всяко разширяване на обхвата следва да бъде обект на специфична нормотворческа дейност в съответствие с процедурите за нормотворчество на Агенцията, като това включва и цялостна оценка на регулаторното въздействие.

След като проучи останалите реакции, Агенцията не направи допълнителни промени в предложението си. Въпреки това, в резултат на извършения от Агенцията допълнителен преглед бяха установени незначителни текстови несъответствия, които бяха отстранени. Следва да се отбележи, че номерирането на част AUR.ACAS е променено, за да бъде в съответствие с конвенцията за номериране на правилата на Агенцията, като съответствието между тях е следното:

Предишен номер	Нов номер
AUR.ACAS.001	AUR.ACAS.1005
AUR.ACAS.100	AUR.ACAS.2005
AUR.ACAS.200	AUR.ACAS.3005
AUR.ACAS.300	AUR.ACAS.3010

### III. Съдържание на становището на Агенцията

11. Основният регламент оправомощава Комисията да приема мерки за прилагането на Основния регламент в неговите съществени изисквания, свързани с установяването и поддържането на високо уеднаквено равнище на авиационна безопасност в Европейския съюз. При разработването на такива мерки за прилагане Комисията гарантира, че те позволяват да се реагира на установени причини за произшествия и сериозни инциденти.
12. Настоящото становище съдържа предложение на Агенцията за регламент на Комисията за прилагане на Основния регламент и съществените му изисквания, като част от структурата на правилото, подкрепяща цялостния системен подход към авиационната безопасност и в съответствие с принципите на „по-добро регулиране“. Предложеният регламент въвежда общи изисквания за използване на въздушното пространство с цел да се гарантира високо и уеднаквено равнище на безопасност. Агенцията възнамерява да предложи при необходимост в бъдеще допълнителни приложения и подчасти към този регламент с цел разглеждането на допълнителни задължителни въпроси. Следователно правилото е структурирано по такъв начин, че основните членове на регламента са насочени единствено към общата приложимост на изискванията и датите на влизането им в сила. Приложенията и подчастите съдържат техническите изисквания и съответно конкретизират прилагането. Всички допълнителни приложения и подчасти ще бъдат разбира се обект на специфична нормотворческа дейност в съответствие с процедурите на Агенцията за нормотворчество.

13. В сегашния обхват на предложеното правило се въвежда изискване всички въздухоплавателни средства, експлоатирани във въздушното пространство на Европейския съюз, да бъдат оборудвани с бордова система за избягване на сблъсък, известна като ACAS II, с версия 7.1 на софтуера за избягване на сблъсък. Системата се внедрява с цел да се разрешат известни свързани с безопасността проблеми.
14. В резултат на поредица от сериозни инциденти и произшествия, при които бяха нарушени границите на безопасност на полетите (включително две произшествия: Yaizu 2001 г. и Überlingen 2002 г.), ЕВРОКОНТРОЛ спонсорира екипа за SIRE с цел да извърши поредица от проучвания, свързани с безопасността. Въз основа на тези проучвания бяха установени две главни причини за сериозните инциденти и произшествия:
- отказ на ACAS II да отмени някои от инструкциите за разрешаване на конфликт (RA), когато такава отмяна е необходима за отстраняване на заплахата от сблъсък;
  - чести случаи на извършвани от летателните екипажи неумишлени погрешни маневри, противоречащи на RA „Adjust Vertical Speed Adjust“.
- В резултат на проведените допълнителни проучвания беше установено, че поради комбинацията от тези две причини въздухоплавателни средства, оборудвани с ACAS II с версия 7.0 на софтуера за избягване на сблъсък, са изложени на риск от сблъсък във въздуха от порядъка на  $2.7 \times 10^{-8}$  на летален час.
15. ACAS II с версия 7.0 на софтуера за избягване на сблъсък отразява върховите достижения (включително най-добрите практики и научнотехническият напредък) в областта на бордовите системи за избягване на сблъсък във въздуха и ще допринесе за намаляване на гореспомнатия риск от сблъсък във въздуха.
16. Предложеното правило се прилага към всички самолети с турбинни двигатели с максимална сертифицирана излетна маса, по-голяма от 5 700 кг, или с одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места. Предлага се правилото да влезе в сила на 1 март 2012 г. за новопостроени въздухоплавателни средства и на 1 декември 2015 г. за всички останали въздухоплавателни средства. Като се отчита необходимостта на производителите време да извършат проектни и производствени промени, 2012 г. беше предложена за дата за първоначалното прилагане.
17. Предложеното правило се отнася до тези въздухоплавателни средства, за които се прилагат съществуващите ограничения и изключения, посочени в Приложение 6: Експлоатация на въздухоплавателни средства, Част 1: Международен търговски въздушен транспорт — самолети и Doc 7030/4: Регионални допълнителни процедури на ИКАО. Освен това, въздухоплавателни средства, които не подлежат на настоящото изискване, но доброволно са били оборудвани със система ACAS II, трябва да бъдат оборудвани с ACAS II, съдържаща версия 7.1. на софтуера за избягване на сблъсък.
18. Предложеният в настоящото становище проект на правило за прилагане отразява промените, направени в резултат на обществената консултация (СПИ 2010-03), публикувана в ДОК по СПИ.

Кьолн, 18 октомври 2010 г.

P. GOUDOU  
Изпълнителен директор