



STANOVISKO Č. 05/2010

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 18. října 2010

k nařízení Komise (EU) č. XX/2010,

kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy

I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je pomoci Komisi návrhem prováděcího pravidla, kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy. Nařízení (ES) č. 216/2008¹ (dále „základní nařízení“) naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1108/2009² stanoví v článku 8b, že jeho prováděcí opatření umožňují bezprostřední reakci na zjištěné příčiny leteckých nehod a vážných incidentů.
2. Články 8 a 9 základního nařízení dále vyžadují, aby bezpečnostní požadavky související s ATM/ANS byly uloženy:

- a. provozovatelům letadel zapsaných v leteckém rejstříku členského státu nebo v leteckém rejstříku třetí země a provozovaných provozovatelem Společenství (čl. 4 odst. 1 písm. b) a c)) a
- b. provozovatelům letadel používaných operátorem třetí země (čl. 4 odst. 1 písm. d)).

Navrhované prováděcí pravidlo tedy vychází ze zásadních požadavků na „užívání vzdušného prostoru“ stanovených v základním nařízení. Tyto požadavky stanovují, že všechna letadla (s výjimkou těch, která jsou vyloučena z působnosti základního nařízení na základě čl. 1 odst. 2 písm. a) a čl. 4 odst. 4) ve všech fázích letu nebo na pohybové ploše letiště jsou provozována v souladu se společnými všeobecnými provozními pravidly a jakýmkoli použitelným postupem určeným pro užívání tohoto vzdušného prostoru. Dále se požaduje, aby všichni uživatelé vzdušného prostoru (provozovatelé Společenství i provozovatelé třetích zemí) byli vybaveni vhodnými složkami.

3. Působnost této předpisové činnosti je popsána v podmínkách ATM.002.
4. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (agentura)³ v souladu s článkem 19 základního nařízení.
5. Navrhované pravidlo zohlednilo rozvoj Evropské unie a mezinárodního práva (ICAO), jak je stanoveno v cílech článku 2 základního nařízení. Navrhované pravidlo vyhovuje standardům a doporučeným postupům organizace ICAO v tom, že nerozšiřuje požadavek na vybavenost na žádné další skupiny letadel, než které již organizace ICAO zahrnuje. Navrhované pravidlo však zavádí požadavek na vybavení systémem ACAS II s protisrážkovým softwarem verze 7.1 před daty, která nedávno schválila organizace ICAO.

II. Konzultace

6. Oznámení o navrhované změně (NPA) 2010-03⁴, které obsahovalo návrh stanoviska pro nařízení Komise, bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury dne 26. března 2010.
7. Do data uzávěrky dne 7. května 2010 agentura obdržela 175 připomínek od vnitrostátních orgánů, odborných organizací a soukromých společností.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

³ Rozhodnutí správní rady o postupu, který má agentura používat pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu (postup předpisové činnosti). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Viz archivy předpisové činnosti na adrese: <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

8. Všechny obdržené připomínky byly uznány a zapracovány do dokumentu odpovědí na připomínky (CRD), který byl zveřejněn na internetových stránkách agentury dne 16. září 2010. Tento dokument odpovědí na připomínky obsahuje seznam všech osob a organizací, které poskytly připomínky, a odpovědi agentury na tyto připomínky.
9. Všechny obdržené připomínky podporovaly bezpečnostní přínosy, kterých je dosaženo používáním systému ACAS II spolu s protisrážkovým softwarem verze 7.1, a převážná většina z nich podporovala včasné zavedení. Navzdory podpoře bezpečnostních přínosů bylo v několika připomínkách požadováno, aby datum zavedení těchto požadavků bylo harmonizováno s Federálním úřadem pro civilní letectví (FAA). Avšak vzhledem k tomu, že úřad FAA v současnosti nezmínil žádné jasné plány týkající se zavedení tohoto standardu, není taková harmonizace možná. V očekávání možných změn v organizaci a užívání vzdušného prostoru, které vzniknou v důsledku systémů SESAR a NextGen, bylo v několika dalších připomínkách požadováno, aby se jakékoli zavedení tohoto požadavku odložilo. Vzhledem k tomu, že však dosud nejsou k dispozici žádné prováděcí plány těchto možných změn, tyto požadavky rovněž nebylo možné vzít v úvahu.
10. Vzhledem k důležitosti této otázky pro řešení známých bezpečnostních problémů zkrátila agentura lhůtu pro konzultace o dokumentu odpovědí na připomínky na tři týdny, což zároveň umožní pravidlo brzy přijmout a potažmo včas informovat příslušné zúčastněné strany. Do 8. října 2010 bylo obdrženo 16 reakcí k odpovědím na připomínky od 9 přispěvatelů. Reakcemi týkajícími se přijatelných způsobů plnění požadavků, které nejsou předmětem tohoto stanoviska, se bude následně zabývat příslušné rozhodnutí agentury. Hlavní reakce týkající se předmětu tohoto stanoviska (navrženého prováděcího pravidla) jsou tyto:

Od jednoho přispěvatele byla obdržena řada reakcí, které zpochybňovaly použitelnost ustanovení všeobecného letového provozu (GAT) u státních letadel a požadovaly použití znění oznámení o navrhované změně (NPA). Agentura souhlasí s reakcemi týkajícími se použitelnosti u státních letadel a znovu použila původní znění NPA. Agentura však uznává, že úplných bezpečnostních přínosů systému ACAS II lze dosáhnout pouze, pokud budou takto vybavena všechna letadla provozovaná dle GAT.

Podle další reakce je použití navrhovaného pravidla u systémů bezpilotních letadel (UAS) nesprávné a nevyhovuje politice organizace ICAO. Agentura tuto připomínku přijímá a zavedla odstavec AUR.ACAS.100 d). Před umožněním provozu systémů bezpilotních letadel mimo vymezený vzdušný prostor však bude nutné vyřešit řadu technických a provozních otázek, a politika organizace ICAO v oblasti systémů bezpilotních letadel tedy nemůže být uplatňována jako pevně stanovený předpis.

Další reakce navrhovala pozměnit AUR.ACAS.100 b) tak, aby letadla, na která se nevztahuje požadavek povinné vybavenosti a která jsou vybavena systémem ACAS II, musela podle dobrovolného požadavku instalovat software verze 7.1. Agentura s tímto návrhem souhlasí a zavedla jako dobrovolný požadavek pro tato letadla odstavec AUR.ACAS 100 c).

Jedna reakce navrhovala rozšířit působnost navrhovaného prováděcího pravidla na vybavenost systémem ACAS II u všech letadel se schopností letu podle přístrojů (IFR), protože by to vedlo k dalším bezpečnostním přínosům. Rozšíření působnosti na vybavenost systémem ACAS II nad rámec stávajících skupin letadel, které již stanovila organizace ICAO, překračovalo rozsah tohoto úkolu. Agentura uznává, že by rozšířením působnosti byly s největší pravděpodobností dosaženy další bezpečnostní přínosy, jakékoli takové rozšíření by však podléhalo zvláštnímu úkolu předpisové činnosti v souladu s postupy agentury pro předpisovou činnost a včetně úplného posouzení regulačních dopadů.

Ostatní reakce nevedly agenturu k zanesení dalších změn do svého návrhu, další přezkoumání ze strany agentury však odhalilo menší rozpory v textu, které byly opraveny. Je třeba poznamenat, že číslování pro část AUR.ACAS bylo pozměněno tak, aby odpovídalo zvyklosti číslování agentury a vztah mezi způsoby číslování je tento:

Staré číslo	Nové číslo
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. Obsah stanoviska agentury

11. Základní nařízení zmocňuje Komisi, aby přijala opatření k provedení zásadních požadavků základního nařízení souvisejících se zavedením a zachováním vysoké jednotné úrovně bezpečnosti letectví v Evropské unii. Při vytváření takových prováděcích opatření Komise zajistí, aby tato opatření umožňovala reakci na zjištěné příčiny nehod a vážných incidentů.
12. Toto stanovisko obsahuje návrh agentury na nařízení Komise, kterým se provádí základní nařízení a jeho zásadní požadavky, jako součást struktury pravidel, která podporuje celkový systémový přístup k bezpečnosti letectví a která je v souladu se zásadami „lepší regulace“. Toto navrhované nařízení zavádí společné požadavky na užívání vzdušného prostoru s cílem zajistit vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti. Záměrem agentury je v budoucnosti navrhovat další přílohy a dílčí části tohoto nařízení, které budou nezbytné pro řešení dalších povinných otázek. Struktura pravidla byla tedy vytvořena takovým způsobem, aby se hlavní články nařízení zaměřovaly pouze na všeobecnou použitelnost požadavků a na data jejich vstupu v platnost. Přílohy a dílčí části stanovují technické požadavky a příslušným způsobem upřesňují použitelnost. Jakékoli další přílohy a dílčí části budou přirozeně podléhat zvláštnímu úkolu předpisové činnosti a konzultaci v souladu s postupy předpisové činnosti agentury.
13. Současná působnost tohoto navrhovaného pravidla zavádí požadavek, aby všechna letadla provozovaná ve vzdušném prostoru Evropské unie byla vybavena palubním protisrážkovým systémem pod názvem ACAS II s protisrážkovým softwarem verze 7.1. Zavedení takového systému má vyřešit známé bezpečnostní problémy.
14. V důsledku řady vážných incidentů a nehod, při kterých došlo ke ztrátě bezpečnostního odstupu (včetně dvou nehod: Yaizu 2001 a Überlingen 2002), organizace EUROCONTROL poskytla finanční příspěvek týmu SIRE na provedení série bezpečnostních studií. Tyto studie odhalily dvě hlavní příčiny těchto vážných incidentů a nehod:
 - neschopnost systému ACAS II odvolat některé rady k vyhnutí (RA), když je odvolání nutné pro vyřešení hrozby srážky,
 - časté případy neúmyslných, nesprávných manévru špatným směrem ze strany letových posádek v reakci na radu k vyhnutí „Adjust Vertical Speed Adjust“ (přízpůsobení se vertikální rychlosti).

Závěrem dalších studií bylo, že v důsledku kombinace těchto dvou příčin je u letadel vybavených systémem ACAS II s protisrážkovým softwarem verze 7.1 riziko srážky ve vzduchu $2,7 \times 10^{-8}$ za letovou hodinu.

15. Systém ACAS II s protisrážkovým softwarem verze 7.1 odráží nejmodernější stav poznatků (včetně osvědčených postupů a vědeckého a technického pokroku) v oblasti palubních protisrážkových systémů a přispěje ke snížení výše zmíněného rizika srážky ve vzduchu.
16. Navrhované pravidlo je použitelné u všech letounů s turbínovým pohonem s maximální schválenou vzletovou hmotností nad 5 700 kg nebo s povolením přepravy více než 19

cestujících. Navrhuje se, aby pravidlo vstoupilo v platnost dne 1. března 2012 pro nově vyrobená letadla a dne 1. prosince 2015 pro všechna ostatní letadla. Rok 2012 pro zahájení používání pravidla byl navržen vzhledem k času, který budou výrobci potřebovat pro zavedení změn týkajících se konstrukce a výroby letadel.

17. Letadla, která podléhají tomuto navrhovanému pravidlu, jsou ta, pro která platí stávající omezení a výjimky uvedené v příloze 6 organizace ICAO Provoz letadel, části 1 Mezinárodní obchodní letecká doprava – letouny a v dokumentu ICAO 7030/4 - regionální doplňkové postupy. Letadla, která nepodléhají současnému požadavku, ale mají dobrovolně instalovaný systém ACAS II, musí být vybavena také systémem ACAS II s protisrážkovým softwarem verze 7.1.
18. Návrh prováděcího pravidla uvedený v tomto stanovisku odráží změny vyplývající z veřejné konzultace (NPA 2010-03) zveřejněné v dokumentu odpovědí na připomínky k oznámení o navrhované změně (NPA).

Kolín nad Rýnem dne 18. října 2010

P. GOUDOU
výkonný ředitel