



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 05/2010

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 18^{ης} Οκτωβρίου 2010

σχετικά με κανονισμό (ΕΕ) αριθ. ΧΧ/2010 της Επιτροπής

**για τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων και διαδικασιών λειτουργίας για τη χρήση του
εναέριου χώρου**

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να συνδράμει την Επιτροπή προτείνοντας έναν εκτελεστικό κανόνα για τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων και διαδικασιών λειτουργίας για τη χρήση του εναέριου χώρου. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ (στο εξής «βασικός κανονισμός»), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009², καθορίζει στο άρθρο 8β ότι τα εκτελεστικά μέτρα του επιτρέπουν την άμεση αντίδραση σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων.
2. Επιπροσθέτως, τα άρθρα 8 και 9 του βασικού κανονισμού ορίζουν ότι οι απαιτήσεις ασφάλειας που αφορούν τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS) επιβάλλονται:
 - α. σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος μέλος ή νηολογημένων σε τρίτη χώρα αλλά με κοινοτικό φορέα εκμετάλλευσης (άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β και γ), και
 - β. σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρησιμοποιούμενων από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας (άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ).Ως εκ τούτου, ο προτεινόμενος εκτελεστικός κανόνας βασίζεται στις βασικές απαιτήσεις που θεσπίζονται στον βασικό κανονισμό για τη «χρήση του εναέριου χώρου». Οι εν λόγω απαιτήσεις ορίζουν ότι όλα τα αεροσκάφη (εκτός των αεροσκαφών που δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του βασικού κανονισμού βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 2 στοιχείο α και του άρθρου 4 παράγραφος 4), σε όλα τα στάδια πτήσης ή στην πίστα ενός αεροδρομίου, λειτουργούν σύμφωνα με τους κοινούς γενικούς επιχειρησιακούς κανόνες και με όλες τις εφαρμοστέες διαδικασίες που καθορίζονται για τη χρήση του συγκεκριμένου εναέριου χώρου. Ακόμη, ορίζεται ότι όλοι οι χρήστες του εναέριου χώρου (τόσο οι κοινοτικοί φορείς εκμετάλλευσης όσο και οι φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών) εξοπλίζονται με τα απαραίτητα συστατικά στοιχεία.
3. Το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω κανονιστικών ρυθμίσεων περιγράφεται στους όρους αναφοράς ATM.002.
4. Η γνώμη εγκρίθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο³ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός), όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.
5. Ο προτεινόμενος κανόνας λαμβάνει υπόψη την ανάπτυξη της νομοθεσίας της ΕΕ και του διεθνούς δικαίου (ICAO), όπως αναφέρεται στους στόχους του άρθρου 2 του βασικού κανονισμού. Ο προτεινόμενος κανόνας είναι σύμμορφος προς τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της ICAO, καθώς δεν επεκτείνει την απαίτηση εφοδιασμού σε επιπρόσθετα αεροσκάφη εκτός αυτών που έχουν συμπεριληφθεί ήδη από την ICAO. Εντούτοις, ο προτεινόμενος κανόνας εισάγει την απαίτηση εφοδιασμού με το εναέριο

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (κανονιστική διαδικασία). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

σύστημα αποφυγής σύγκρουσης ACAS II, με την έκδοση 7.1 του συστήματος αποφυγής σύγκρουσης, πριν από τις ημερομηνίες που εγκρίθηκαν πρόσφατα από την ICAO.

II. Διαβούλευση

6. Η ανακοίνωση προτεινόμενης τροποποίησης (NPA) 2010-03⁴ που περιλαμβάνει το σχέδιο γνώμης για κανονισμό της Επιτροπής δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 26 Μαρτίου 2010.
7. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 7^{ης} Μαΐου 2010, ο Οργανισμός είχε λάβει 175 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.
8. Όλες οι παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη και έχουν ενσωματωθεί σε Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ), το οποίο δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 16 Σεπτεμβρίου 2010. Στο εν λόγω ΕΑΠ περιλαμβάνεται κατάλογος όλων των προσώπων και φορέων που έχουν αποστείλει παρατηρήσεις καθώς και οι απαντήσεις του Οργανισμού.
9. Όλες οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν επικροτούν τα οφέλη από την εφαρμογή του συστήματος ACAS II με έκδοση 7.1 του συστήματος αποφυγής σύγκρουσης για την ασφάλεια και η σαφής πλειονότητα των παρατηρήσεων τάσσεται υπέρ της άμεσης εφαρμογής του. Ορισμένες παρατηρήσεις επικροτούσαν τα οφέλη για την ασφάλεια, ωστόσο ζητούσαν την εναρμόνιση της ημερομηνίας έναρξης ισχύος των εν λόγω απαιτήσεων με την ομοσπονδιακή υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA). Ωστόσο, η ομοσπονδιακή υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA) δεν έχει εκφράσει σαφή πρόθεση να εφαρμόσει το εν λόγω πρότυπο και, ως εκ τούτου, η εναρμόνιση δεν είναι εφικτή. Ορισμένες άλλες παρατηρήσεις ζητούσαν να καθυστερήσει η εφαρμογή της εν λόγω απαίτησης ενόψει πιθανών αλλαγών στον σχεδιασμό και τη χρήση του εναέριου χώρου που θα αναπτυχθούν στο πλαίσιο των προγραμμάτων SESAR και NextGen. Εντούτοις, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ακόμη σχέδια εφαρμογής γι' αυτές τις πιθανές αλλαγές, και σε αυτήν την περίπτωση τα εν λόγω αιτήματα δεν λήφθηκαν υπόψη.
10. Λόγω της σπουδαιότητας του θέματος σχετικά με την επεξεργασία γνωστών θεμάτων ασφάλειας, η οποία συνεπάγεται την έγκαιρη έγκριση και, κατ' επέκταση, κοινοποίηση στα ενδιαφερόμενα μέρη, ο Οργανισμός μείωσε την περίοδο διαβούλευσης του ΕΑΠ στις τρεις εβδομάδες. Έως τον Οκτώβριο του 2010 είχαν ληφθεί 16 απαντήσεις σε 9 ΕΑΠ. Οι αντιδράσεις που αφορούν αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης τα οποία δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας γνώμης θα εξεταστούν μεταγενέστερα στη σχετική απόφαση του Οργανισμού. Οι κύριες απαντήσεις που αφορούν το αντικείμενο της παρούσας γνώμης (προτεινόμενος εκτελεστικός κανόνας) είναι οι εξής:

Αρκετές αντιδράσεις ελήφθησαν από έναν σχολιαστή ο οποίος αμφισβητούσε την εφαρμοσιμότητα των διατάξεων γενικής εναέριας κυκλοφορίας (GAT) σε κρατικά αεροσκάφη και ζητούσε την εφαρμογή του κειμένου της ανακοίνωσης προτεινόμενης τροποποίησης. Ο Οργανισμός συμφωνεί με τις αντιδράσεις σχετικά με την εφαρμοσιμότητα σε κρατικά αεροσκάφη και έθεσε εκ νέου σε ισχύ το αρχικό κείμενο της ανακοίνωσης προτεινόμενης τροποποίησης. Εντούτοις, ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι τα πλήρη οφέλη για την ασφάλεια από την εφαρμογή του ACAS II εξασφαλίζονται μόνο με τον εξοπλισμό όλων των αεροσκαφών της γενικής εναέριας κυκλοφορίας.

Η αντίδραση που προτείνει την εφαρμογή του προτεινόμενου κανόνα σε μη επανδρωμένα αεροπορικά συστήματα (UAS) κρίθηκε ως εσφαλμένη και μη σύμμορφη με την πολιτική της ICAO. Ο Οργανισμός συμφωνεί με την εν λόγω πρόταση και έχει εισαγάγει την παράγραφο AUR.ACAS.100(d). Εντούτοις, της χορήγησης άδειας λειτουργίας μη επανδρωμένων αεροπορικών συστημάτων σε μη κατακερματισμένο εναέριο χώρο πρέπει να προηγηθεί η επίλυση μιας σειράς τεχνικών και λειτουργικών θεμάτων και, ως εκ

⁴ Βλέπε αρχεία κανονιστικών ρυθμίσεων στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

τούτου, η πολιτική της ICAO για τα μη επανδρωμένα αεροπορικά συστήματα δεν μπορεί να εφαρμοστεί ως ένα σύνολο σταθερών βασικών αρχών.

Μια επιπρόσθετη αντίδραση προτείνει την τροποποίηση της παραγράφου AUR.ACAS.100(b), βάσει της οποίας τα αεροσκάφη που δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της απαίτησης υποχρεωτικού εφοδιασμού και τα οποία είναι εφοδιασμένα με το σύστημα ACAS II εγκαθιστούν προαιρετικά την έκδοση 7.1 του λογισμικού. Ο Οργανισμός συμφωνεί με την εν λόγω πρόταση και έχει εισαγάγει την παράγραφο AUR.ACAS 100(c) ως προαιρετική απαίτηση για τα εν λόγω αεροσκάφη.

Μια αντίδραση προτείνει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του προτεινόμενου εκτελεστικού κανόνα ώστε να περιλαμβάνει τον εφοδιασμό όλων των αεροσκαφών με δυνατότητα πτήσης με όργανα (IFR) με το σύστημα ACAS II, καθώς αυτό θα αποφέρει επιπρόσθετα οφέλη για την ασφάλεια. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής για τον εφοδιασμό με το ACAS II σε αεροσκάφη εκτός αυτών που έχουν καθοριστεί ήδη από την ICAO υπερέβαινε το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω καθήκοντος. Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι η επέκταση του πεδίου ενδέχεται να αποφέρει επιπρόσθετα οφέλη για την ασφάλεια. Ωστόσο, οποιαδήποτε επέκταση του πεδίου εφαρμογής θα αποτελέσει αντικείμενο ειδικού κανονιστικού καθήκοντος σύμφωνα με τις κανονιστικές διαδικασίες του Οργανισμού και θα περιλαμβάνει πλήρη αξιολόγηση του κανονιστικού αντικτύπου.

Οι λοιπές αντιδράσεις δεν κατέληξαν σε επιπρόσθετες τροποποιήσεις της πρότασης του Οργανισμού. Εντούτοις, η περαιτέρω αναθεώρηση από τον Οργανισμό αποκάλυψε ελάσσονες ασυνέπειες στο κείμενο, οι οποίες διορθώθηκαν. Πρέπει να σημειωθεί ότι η αρίθμηση που εφαρμόζεται στο Μέρος AUR.ACAS τροποποιήθηκε σύμφωνα με τη σύμβαση αρίθμησης κανόνων του Οργανισμού ως εξής:

Προηγούμενη αρίθμηση	Νέα αρίθμηση
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. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

11. Ο βασικός κανονισμός εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εγκρίνει μέτρα για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων του βασικού κανονισμού σχετικά με την καθιέρωση και τη διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ομοιομορφίας της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά την ανάπτυξη αυτών των εκτελεστικών μέτρων η Επιτροπή διασφαλίζει ότι παρέχεται η δυνατότητα αντίδρασης σε αποδεδειγμένα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων.
12. Η παρούσα γνώμη περιλαμβάνει πρόταση του Οργανισμού σχετικά με κανονισμό της Επιτροπής για την εφαρμογή του βασικού κανονισμού και των βασικών του απαιτήσεων, στο πλαίσιο των κανόνων που υποστηρίζουν την προσέγγιση με βάση ένα ολοκληρωμένο σύστημα για την ασφάλεια της αεροπορίας και σύμφωνα με τις αρχές της βελτίωσης της νομοθεσίας. Ο προτεινόμενος κανονισμός εισάγει κοινές απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χρόνου με σκοπό τη διασφάλιση ενός υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας. Στο μέλλον ο Οργανισμός σκοπεύει να προτείνει την προσθήκη και άλλων παραρτημάτων και υποτμημάτων στον παρόντα κανονισμό τα οποία κρίνονται απαραίτητα για τη διευθέτηση επιπρόσθετων υποχρεωτικών θεμάτων. Ως εκ τούτου, ο κανόνας έχει διαρθρωθεί έτσι ώστε τα κύρια άρθρα του κανονισμού να εστιάζουν μόνο στη γενική εφαρμοσιμότητα των απαιτήσεων και στις ημερομηνίες έναρξης της ισχύος τους. Τα παραρτήματα και τα υποτμήματα προβλέπουν τις τεχνικές απαιτήσεις και προσδιορίζουν

περαιτέρω την εφαρμοσιμότητα. Οποιοδήποτε επιπρόσθετο παράρτημα και υποτήμημα θα αποτελέσει αντικείμενο ειδικού κανονιστικού καθήκοντος και διαβούλευσης σύμφωνα με τις κανονιστικές διαδικασίες του Οργανισμού.

13. Το τρέχον πεδίο εφαρμογής του προτεινόμενου κανόνα εισάγει μια απαίτηση εφοδιασμού του συνόλου των αεροσκαφών που λειτουργούν στον εναέριο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι εξοπλισμένα με εναέριο σύστημα αποφυγής συγκρούσεων, γνωστό ως ACAS II, με έκδοση 7.1 συστήματος αποφυγής συγκρούσεων. Στόχος της εισαγωγής του εν λόγω συστήματος είναι η επίλυση γνωστών θεμάτων ασφάλειας.
14. Ως αποτέλεσμα μιας σειράς σοβαρών συμβάντων και ατυχημάτων στα οποία σημειώθηκε απώλεια περιθωρίων ασφάλειας (περιλαμβανομένων δύο ατυχημάτων: στο Yaizu το 2001 και στο Überlingen το 2002), ο EUROCONTROL χρηματοδότησε την εκπόνηση μιας σειράς μελετών για την ασφάλεια από την ομάδα SIRE. Οι εν λόγω μελέτες διαπίστωσαν δύο μείζονες αιτίες γι' αυτά τα σοβαρά ατυχήματα και συμβάντα:
 - αδυναμία του συστήματος ACAS II να αναστρέψει ορισμένες συμβουλές επίλυσης όταν απαιτείται αναίρεσή τους για την επίλυση μιας απειλής σύγκρουσης,
 - συχνά περιστατικά μη σκόπιμων εσφαλμένων ελιγμών από το πλήρωμα πτήσης προς τη λάθος κατεύθυνση ως αντίδραση στη συμβουλή επίλυσης «Adjust Vertical Speed Adjust» (προσαρμογή κάθετης ταχύτητας).

Περαιτέρω μελέτες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι, λόγω του συνδυασμού των δύο αυτών αιτιών, τα αεροσκάφη που είναι εξοπλισμένα με το σύστημα ACAS II με έκδοση 7.0 συστήματος αποφυγής σύγκρουσης αντιμετωπίζουν κίνδυνο σύγκρουσης στον αέρα $2,7 \times 10^{-8}$ ανά ώρα πτήσης.

15. Το σύστημα ACAS II με έκδοση 7.1 συστήματος αποφυγής σύγκρουσης αντικατοπτρίζει τις τελευταίες εξελίξεις στον τομέα των εναέριων συστημάτων αποφυγής συγκρούσεων (περιλαμβανομένων των βέλτιστων πρακτικών, των επιστημονικών και τεχνολογικών εξελίξεων) και θα συμβάλει στον μετριασμό του προαναφερθέντος κινδύνου εναέριων συγκρούσεων.
16. Ο προτεινόμενος κανόνας ισχύει για το σύνολο των αεροσκαφών με στροβιλοκινητήρα μέγιστου πιστοποιημένου βάρους απογείωσης άνω των 5.700 kg ή με άδεια μεταφοράς άνω των 19 επιβατών. Ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανόνα προτείνεται η 1^η Μαρτίου 2012 για τα νέα αεροσκάφη και η 1^η Δεκεμβρίου 2015 για τα λοιπά αεροσκάφη. Το 2012 προτάθηκε ως ημερομηνία έναρξης ισχύος λαμβάνοντας υπόψη τον χρόνο που απαιτείται για την εφαρμογή των αλλαγών στον σχεδιασμό και την παραγωγή από τους κατασκευαστές.
17. Ο προτεινόμενος κανόνας αφορά τα αεροσκάφη για τα οποία ισχύουν οι υφιστάμενοι περιορισμοί και οι εξαιρέσεις που καθορίζονται στο Παράρτημα 6 (Λειτουργία αεροσκαφών) Μέρος 1 (Διεθνείς Εμπορικές Αεροπορικές Μεταφορές – Αεροσκάφη της ICAO), καθώς και οι περιφερειακές διαδικασίες του εγγράφου αριθ. 7030/4 της ICAO. Επίσης, τα αεροσκάφη που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας απαίτησης παρότι έχουν εγκαταστήσει προαιρετικά το σύστημα ACAS II πρέπει να εξοπλιστούν με το σύστημα ACAS II με έκδοση 7.1 συστήματος αποφυγής σύγκρουσης.
18. Το σχέδιο του εκτελεστικού κανόνα όπως προτείνεται στην παρούσα γνώμη αντικατοπτρίζει τις τροποποιήσεις που προέκυψαν ως αποτέλεσμα της δημόσιας διαβούλευσης (NPA 2010-03) όπως δημοσιεύθηκε στο ΕΑΠ της ανακοίνωσης προτεινόμενης τροποποίησης.

Κολωνία, 18 Οκτωβρίου 2010.

P. GOUDOU

Εκτελεστικός Διευθυντής