



**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI**

**ARVAMUS NR 05/2010,**

**18. oktoober 2010,**

**komisjoni määruse (EL) nr XX/2010 kohta,**

**millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamismenetlused**

## I. Üldist

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on aidata komisjoni, soovitades rakenduseeskirja, mis sätestab ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid. Määruse (EÜ) nr 216/2008<sup>1</sup> (edaspidi „algmäärus“) (viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1108/2009<sup>2</sup>) artiklis 8b on sätestatud, et määruse rakendusmeetmed võimaldavad viivitamata reageerida õnnetuste ja raskete vahejuhtumite kindlakstehtud põhjustele.
2. Lisaks sellele on algmääruse artiklites 8 ja 9 sätestatud nõue, et lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenustega seotud ohutusnõudeid kohaldatakse:
  - a. liikmesriigis registreeritud õhusõidukit kasutavatele ettevõtjatele või kolmandas riigis registreeritud õhusõidukit kasutavatele ühenduse ettevõtjatele (artikli 4 lõike 1 punktid b ja c) ja
  - b. õhusõidukit kasutavatele kolmanda riigi ettevõtjatele (artikli 4 lõike 1 punkt d).

Seetõttu põhineb kavandatav rakenduseeskiri algmäärusega ettenähtud olulistel nõuetel õhuruumi kasutamise kohta. Kõnealustes nõuetes on sätestatud, et kõiki õhusõidukeid (v.a need, mis vastavalt artikli 1 lõike 2 punktile a ja artikli 4 lõikele 4 ei kuulu algmääruse reguleerimisalasse) käitatakse igal lennuetapil või lennuvälja liiklusalas vastavalt ühistele üldistele käitamiseeskirjadele ning kõikidele kohaldatavatele menetlustele, mille kasutamine on asjaomases õhuruumis ette nähtud. Lisaks on nõutav, et kõikide õhuruumi kasutajate (nii ühenduse kui ka kolmanda riigi lennuettevõtjate) õhusõidukid oleksid nõuetekohaste varustuskomponentidega.

3. Kõnealuse eeskirjade koostamise meetme reguleerimisala on pädevusraamistikus ATM.002.
4. Käesolev arvamus on vastu võetud vastavalt Euroopa Lennundusohutusameti („amet“) haldusnõukogu<sup>3</sup> välja töötatud menetlusele kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega.
5. Kavandatavas eeskirjas on võetud arvesse Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse (ICAO) arengut vastavalt algmääruse artiklis 2 sätestatud eesmärkidele. Kavandatav eeskiri on kooskõlas ICAO standarditega ja soovitatavate tavadega selles osas, et eeskirjaga ei laiendata varustuse nõuet mis tahes täiendavatele õhusõidukirühmadele, mida ICAO ei hõlma. Kavandatava eeskirjaga kehtestatakse siiski nõue, mille kohaselt peab ICAO poolt hiljuti kehtestatud kuupäevaks olema õhusõiduki pardal süsteem ACAS II, millel on kokkupõrke vältimise loogikaskeemi versioon 7.1.

## II. Kooskõlastamine

6. Muudatusettepaneku teade (NPA) 2010-03,<sup>4</sup> mis sisaldas komisjoni määrust käsitleva arvamuse eelnõu, avaldati ameti veebilehel 26. märtsil 2010.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008, 20. veebruar 2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1). Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1108/2009, 21. oktoober 2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 216/2008 lennuväljade, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/23/EÜ (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

<sup>3</sup> Haldusnõukogu otsus menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimisnõuete ja juhismaterjali väljaandmisel („eeskirjade koostamise menetlus“). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</sup> Vt eeskirjade arhiivi aadressil <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. Märkuste esitamise lõpptähtpäevaks, 7. maiks 2010, sai amet riiklikelt lennuametitelt, kutseorganisatsioonidelt ja eraettevõtjatelt 175 märkust.
8. Kõik saadud märkused võeti teadmiseks ja ühendati märkuste vastusdokumenti, mis avaldati ameti veebilehel 16. septembril 2010. Vastusdokument sisaldab kõigi märkusi teinud isikute ja organisatsioonide loetelu ning ameti vastuseid märkustele.
9. Kõikides tehtud märkustes tunnistati ohutuseelist, mida tõi kaasa kokkupõrke vältimise loogikaskeemi versiooniga 7.1 süsteemi ACAS II kasutamine, ning märkuste valdav enamik oli süsteemi kiire kehtestamise poolt. Mõnes märkuses, milles küll tunnistati ohutuseelist, paluti kooskõlastada nõuete kehtestamise kuupäev USA föderaalse lennuametiga (FAA). Et FAA ei ole praegu viidanud selgetele plaanidele võtta see nõue kasutusele, ei ole kooskõlastamine siiski võimalik. Mõnes märkuses paluti ka lükata nõude kehtestamine edasi, oodates SESARi ja NextGeni raames välja töötatavaid võimalikke muudatusi õhuruumi planeeringus ja kasutamises. Et nende võimalike muudatuste rakenduskavasid ei ole veel avaldatud, ei olnud ka neid märkusi võimalik arvesse võtta.
10. Käesoleva arvamuse teema olulisuse tõttu teadaolevate ohutusküsimuste lahendamisel lühendas amet märkuste vastusdokumendi konsulteerimisperioodi kolme nädalani, võimaldades nii meetmete kiiret vastuvõtmist ja seega ka meetmetest mõjutatud sidusrühmade õigeaegset teavitamist. 8. oktoobriks 2010 laekus märkuste vastusdokumendile 9 vastajalt 16 vastust. Märkusi, mida tehti nõuete täitmise vastuvõetavate viiside kohta (see ei ole käesoleva arvamuse teema) käsitletakse hiljem asjakohases ameti otsuses. Käesoleva arvamuse teemaga (kavandatava rakenduseeskirjaga) seotud põhilised vastused on järgmised.

Ühelt vastajalt laekus mitu arvamust, mis väljendasid kahtlust, kas üldise lennuliikluse sätteid saab kohaldada riiklikele õhusõidukitele, ja paluti kasutada muudatusettepaneku teate teksti. Amet nõustub riiklikele õhusõidukitele kohaldatavuses kahtlemisega ning on ennistanud muudatusettepaneku teate algse teksti. Amet tunnustab siiski, et süsteemi ACAS II ohutuseelised ilmnevad täiel määral üksnes siis, kui see on kõigil üldises lennuliikluses osalevatel õhusõidukitel.

Ühes vastuses esitati arvamus, et kavandatava eeskirja kohaldamine mehitamata õhusõidukitele on väär ega ole kooskõlas ICAO põhimõtetega. Amet võttis ettepaneku vastu ning lisas jaotisesse AUR.ACAS.100 punkti d. Enne mehitamata õhusõidukite lendude lubamist eraldamata õhuruumis tuleb siiski lahendada mitu tehnika- ja käitamisprobleemi, seetõttu ei saa ICAO poliitikat mehitamata õhusõidukite suhtes kasutada kindlate juhtpõhimõtetenä.

Ühes vastuses tehti ettepanek muuta vabatahtlikuks jaotise AUR.ACAS.100 punktis b sätestatud nõue paigaldada tarkvara versioon 7.1 sellisele õhusõidukile, millel süsteemi ACAS II olemasolu ei ole kohustuslik, kuid süsteem on paigaldatud vabatahtlikult. Amet nõustub ettepanekuga ning lisas jaotisesse AUR.ACAS.100 punkti c, mille kohaselt on nõue nimetatud õhusõidukite jaoks vabatahtlik.

Ühes vastuses soovitati laiendada kavandatava rakenduseeskirja reguleerimisala, et hõlmata süsteemi ACAS II kohustusega kõiki õhusõidukeid, millega saab teha instrumentaallennureeglite kohaseid lende, sest see suurendaks ohutust veelgi. Selline süsteemi ACAS II olemasolu kohustuse laiendamine peale praegu ICAO poolt kindlaks määratud õhusõidukite ka muudele ületab selle reguleerimisülesande piirid. Amet tunnustab, et reguleerimisala laiendamine tooks suure tõenäosusega täiendavaid ohutuseeliseid, kuid vastavalt ameti eeskirjade koostamise menetlustele peab see olema eraldi eeskirjade koostamise ülesanne ja hõlmama regulatiivse mõju täielikku hindamist.

Amet ei ole teinud oma ettepanekus teistest vastustest tulenevaid täiendavaid muudatusi, kuid ettepaneku täiendava läbivaatamise käigus avastas amet tekstis vähemtähtsaid vasturääkivusi, mis parandati. Tuleb märkida, et osa AUR.ACAS numeratsioon on viidud vastavusse ameti eeskirjade nummerdamise tavaga ning nende seos on järgmine:

Vana number	Uus number
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. Ameti arvamuse sisu

11. Algmääruses volitatakse komisjoni võtma meetmeid algmääruse oluliste nõuete rakendamiseks, et luua ja säilitada Euroopa Liidus lennundusohutuse ühtne kõrge tase. Nende rakendusmeetmete väljatöötamisel tagab komisjon, et meetmed võimaldavad reageerida õnnetuste ja raskete vahejuhtumite kindlakstehtud põhjustele.
12. Käesolev arvamus sisaldab ameti ettepanekut komisjoni määruse kohta, millega rakendatakse algmäärust ja selle olulisi nõudeid ning mis on üldise eeskirjastruktuuri osa, toetades lennuohutuse süsteemset käsitlemist kooskõlas parema õigusloome põhimõtetega. Kavandatava määrusega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded, et tagada ohutuse ühtne kõrge tase. Amet kavatseb tulevikus lisada määrusele täiendavaid lisasid ja allosi, et käsitleda lisanduvaid kohustusi. Seetõttu on eeskiri üles ehitatud nii, et määruse peamistes artiklites keskendutakse ainult nõuete üldisele kohaldatavusele ja jõustumiskuupäevadele. Lisades ja allosades sätestatakse tehnilised nõuded ja täpsustatakse kohaldamist. Kõik täiendavad lisad ja allosad on loomulikult eeskirjade koostamise eraldi ülesanne, mida konsulteeritakse kooskõlas ameti eeskirjade koostamise menetlusega.
13. Siinse eeskirja praeguse reguleerimisala kohaselt kehtestatakse nõue, et kõigil Euroopa Liidu õhuruumis käitatavatel õhusõidukitel peab olema kokkupõrke vältimise loogikaskeemi versiooniga 7.1 õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem ACAS II. Selle süsteemi kasutuselevõtt aitab lahendada teadaolevaid ohutusprobleeme.
14. Mitmes raskes vahejuhtumis ja õnnetuses eirati ohutusdistsantsi (sh kaks õnnetust: 2001. a Yaizu ja 2002. a Überlingeni õnnetus) ja seetõttu toetas Eurocontrol ohutusprobleemi täiendava lahendamise (SIRE) meeskonda mitmesuguste ohutusuringute tegemiseks. Uuringute käigus tehti kindlaks nimetatud raskete vahejuhtumite ja õnnetuste kaks peamist põhjust:
  - ACAS II suutmatus muuta ohtliku vahekauguse teateid (RA) vastupidiseks, kui kokkupõrkeohu vältimiseks on vaja käituda vastupidi;
  - korduvad juhud, kui lennumeeskonnad teevad tahtmatult ebaõigeid manöövreid ohtliku vahekauguse teate „Kohandage püstkiirust, kohandage“ (*Adjust Vertical Speed Adjust*) suhtes vales suunas.
 Täiendavate uuringute käigus jõuti järeldusele, et kahe eespool nimetatud põhjuse koosinemise tõttu on õhusõidukil, millel on kokkupõrke vältimise loogikaskeemi versiooniga 7.0 süsteem ACAS II, õhukokkupõrke risk  $2,7 \times 10^{-8}$  korda lennutunni kohta.
15. Kokkupõrke vältimise loogikaskeemi versiooniga 7.1 süsteem ACAS II kajastab õhus kokkupõrke vältimise süsteemide tehnika praegust taset (sh parimaid tavasid, teaduse ja tehnika arengut) ning aitab kaasa eespool nimetatud õhukokkupõrke riski vähendamisele.

16. Kavandatavat eeskirja kohaldatakse kõikidele turbiinmootoriga lennukitele, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass ületab 5 700 kg või millel on lubatud vedada üle 19 reisija. Tehakse ettepanek, et eeskiri jõustuks uutele õhusõidukitele 1. märtsil 2012 ja muudele õhusõidukitele 1. detsembril 2015. Esialgse kohaldamise 2012. aasta kuupäev esitati võttes arvesse tootjatele vajalikku aega projekteerimis- ja tootmismuudatuste algatamiseks.
17. Kavandatavas eeskirjas käsitletakse neid õhusõidukeid, millele kohaldatakse ICAO 6. lisa (õhusõiduki käitamine) 1. osas (rahvusvaheline äriplane lennutransport – lennukid) sätestatud kehtivaid piiranguid ja erandeid ning ICAO dokumenti nr 7030/4 (regionaalsed lisaprotseduurid). Lisaks eespool nimetatutele peab olema kokkupõrke vältimise loogikaskeemi versiooniga 7.1 süsteem ACAS II õhusõidukitel, millele ei kohaldata kehtivat nõuet, kuid millele on süsteem ACAS II paigaldatud vabatahtlikult.
18. Käesolevas arvamus sisalduvas rakenduseeskirja eelnõus on kajastatud avaliku konsultatsiooni (NPA 2010-03) tulemusel tehtud muudatused, mis on avaldatud muudatusettepaneku teatele järgnenud märkuste vastusdokumendis.

Köln, 18. oktoober 2010.

P. GOUDOU  
tegevdirektor