



**EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON**

**LAUSUNTO 5/2010**

**18. lokakuuta 2010**

**yhteisen ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintaohjeista annetusta  
komission asetuksesta (EU) n:o XX/2010**

## I. Yleistä

1. Tällä lausunnolla on tarkoitus auttaa komissiota ehdottamalla täytäntöönpanosäntöä yhteisen ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintaohjeista. Asetuksen (EY) n:o 216/2008<sup>1</sup> (jäljempänä 'perusasetus'), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1108/2009<sup>2</sup>, 8 b artiklassa säädetään, että täytäntöönpanotoimenpiteiden on mahdollistettava välitön puuttuminen onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden todettuihin syihin.
2. Lisäksi perusasetuksen 8 ja 9 artiklassa säädetään, että ilmaliikenteen hallintaan ja lennonvarmistuspalveluihin liittyviä turvavaatimuksia on määrättävä lentotoiminnan harjoittajille,
  - a. joiden ilma-alukset on rekisteröity jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa, ja ne ovat yhteisön lentotoiminnan harjoittajan käytössä (4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohta) ja
  - b. joiden ilma-alukset ovat kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajan käytössä (4 artiklan 1 kohdan d alakohta).

Näin ollen ehdotettu täytäntöönpanosäntö perustuu perusasetuksessa ilmatilan käytölle asetettuihin keskeisiin vaatimuksiin. Niiden mukaan kaikkien ilma-alusten (paitsi niiden, jotka on jätetty perusasetuksen soveltamisalan ulkopuolelle 1 artiklan 2 kohdan a alakohtaan ja 4 artiklan 4 kohdan nojalla) on noudatettava kaikissa lennon vaiheissa ja lentopaikan kenttäalueella yleisiä toimintasäntöjä ja kyseisen ilmatilan käyttöä varten määriteltäviä menetelmiä. Lisäksi kaikilla lentotilan käyttäjillä (sekä yhteisön lentotoiminnan harjoittajilla että kolmannen maan lentotoiminnan harjoittajilla) on oltava asianmukaiset rakenneosat.

3. Tämän sääntöjenlaadinnan soveltamisala määritellään ohjeessa ATM.002.
4. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä 'virasto') hallintoneuvoston täsmentämää menettelyä<sup>3</sup> noudattaen perusasetuksen 19 artiklan säännösten mukaisesti.
5. Ehdotetussa säännössä on otettu huomioon Euroopan unionin lainsäädännön ja kansainvälisen lainsäädännön (ICAO) kehitys perusasetuksen 2 artiklassa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Ehdotettu sääntö on yhdenmukainen ICAO:n standardien ja suositeltujen käytäntöjen kanssa sikäli, että siinä ei uloteta varustusvaatimuksia koskemaan muita kuin ICAO:n jo määrittelemiä ilma-aluksia. Ehdotetussa säännössä kuitenkin vaaditaan törmäyksenestologian versiolla 7.1 varustetun ACAS II -järjestelmän käyttöä ennen ICAO:n hiljattain vahvistamia päivämääriä.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1). Asetus sellaisena, kuin se on viimeksi muutettuna 21 päivänä lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51).

<sup>2</sup> Asetuksen (EY) N:o 216/2008 muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta sekä direktiivin 2006/23/EY kumoamisesta 21 päivänä lokakuuta 2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1108/2009 (EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51).

<sup>3</sup> Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (sääntöjenlaadintamenettely). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

## II. Kuuleminen

6. Ilmoitus muutosehdotuksesta (NPA) 2010-03<sup>4</sup> julkaistiin lentoturvallisuusviraston verkkosivustolla 26. maaliskuuta 2010. Siihen sisältyi lausuntoluaonnos komission asetuksesta.
7. Määräaikaan 7. toukokuuta 2010 mennessä virasto oli saanut 175 huomautusta kansallisilta viranomaisilta, ammatillisilta järjestöiltä ja yksityisiltä yrityksiltä.
8. Kaikki saadut huomautukset on otettu huomioon ja liitetty vastausasiakirjaan (CRD), joka julkaistiin viraston verkkosivustolla 16. syyskuuta 2010. CRD-asiakirja sisältää luettelon kaikista huomautuksista toimittaneista henkilöistä ja organisaatioista sekä viraston vastaukset.
9. Kaikissa huomautuksissa kiitettiin törmäksenestologiikan versiolla 7.1. varustetun ACAS II -järjestelmän myötä saatavia turvallisuusetuja, ja suurimmassa osassa huomautuksista kannatettiin vaatimuksen varhaista voimaantuloa. Muutamassa huomautuksessa todettiin kyllä turvallisuuden lisääntyvän, mutta pyydettiin yhtenäistämään vaatimusten voimaantulon päivämäärää FAA:n kanssa. FAA ei kuitenkaan ole esittänyt mitään selkeitä suunnitelmia tämän standardin panemiseksi täytäntöön, joten yhtenäistäminen on mahdotonta. Joissakin huomautuksissa pyydettiin lykkäämään vaatimuksen voimaantuloa siihen asti, kunnes ilmatilan suunnittelussa ja käytössä mahdollisesti tapahtuvista muutoksista on sovittu SESAR- ja NextGen-hankkeissa. Näille mahdollisille muutoksille ei kuitenkaan ole vielä mitään täytäntöönpanosuunnitelmia, joten tätäkään pyyntöä ei voitu ottaa huomioon.
10. Koska tämä aihe on tärkeä tunnettujen turvaongelmien ratkaisemiseksi, joten säännökset voidaan hyväksyä nopeasti ja tiedottaa niistä sidosryhmille hyvissä ajoin, virasto lyhensi vastausasiakirjasta järjestetyn kuulemisen keston kolmeen viikkoon. Lokakuun 8. päivään 2010 mennessä vastausasiakirjaan oli tullut 16 kannanottoa yhdeksältä kommentoijalta. Kannanottoja, jotka liittyivät hyväksyttäviin menetelmiin vaatimusten täyttämiseksi, käsitellään myöhemmin asiaa koskevassa viraston päätöksessä, sillä ne eivät kuulu tämän lausunnon piiriin. Tärkeimmät tämän lausunnon aiheeseen (ehdotettu täytäntöönpanosääntö) liittyneet kannanotot olivat seuraavat:

Yksi kommentoija lähetti useita kannanottoja, joissa kyseenalaistettiin yleistä ilmaliikennettä koskevien määräysten sovellettavuus valtion ilma-aluksiin ja pyydettiin käyttämään ilmoitetun muutosehdotuksen tekstiä. Virasto yhtyy näkemykseen sovellettavuudesta valtion ilma-aluksiin ja on palauttanut alkuperäisen ilmoitetun muutosehdotuksen tekstin. Virasto kuitenkin toteaa, että ACAS II -järjestelmä voi lisätä turvallisuutta täysimääräisesti vain, kun se on asennettu kaikkiin yleisessä ilmaliikenteessä oleviin ilma-aluksiin.

Toisessa kannanotossa esitettiin, että ehdotettua sääntöä ei pitäisi soveltaa miehittämättömiin ilma-aluksiin ja että se olisi vastoin ICAO:n politiikkaa. Virasto hyväksyy tämän näkemyksen ja on lisännyt tekstiin kohdan AUR.ACAS.100(d). Useita teknisiä ja operatiivisia kysymyksiä on kuitenkin ratkaistava, ennen kuin miehittämättömien ilma-alusten voidaan antaa toimia erottamattomassa ilmatilassa, joten ICAO:n miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa politiikkaa ei voida käyttää ohjaavana periaatteena.

Yhdessä kannanotossa ehdotettiin sellaista muutosta kohtaan AUR.ACAS.100(b), että ilma-aluksiin, jotka eivät ole varusteluvaatimusten alaisia ja jotka on varustettu ACAS II -järjestelmällä, voitaisiin asentaa ohjelmistoversio 7.1. Virasto hyväksyy tämän ehdotuksen ja on lisännyt kohdan AUR.ACAS 100(c) tällaisia ilma-aluksia koskevaksi vapaaehtoiseksi vaatimukseksi.

Yhdessä kannanotossa esitettiin ehdotetun täytäntöönpanosäännön laajentamista siten, että kaikki IFR-ilma-alukset olisi varustettava ACAS II -järjestelmällä, koska se lisäisi

---

<sup>4</sup> Ks. asiakirja-arkisto osoitteessa <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

turvallisuutta. ACAS II -järjestelmää koskevan vaatimuksen ulottaminen muihin kuin ICAO:n jo määrittelemiin ilma-aluksiin ei kuulunut tämän menettelyn piiriin. Virasto myöntää, että soveltamisalan laajentaminen todennäköisesti lisäisi turvallisuutta, mutta se edellyttäisi erityistä sääntöjenlaadintatehtävää viraston sääntöjenlaadintamenettelyn mukaisesti, johon kuuluisi kattava lainsäädännöllisten vaikutusten arviointi.

Muut kannanotot eivät johtaneet ehdotuksen muuttamiseen, mutta viraston lisätarkastelussa paljastui vähäisiä tekstin epä johdonmukaisuuksia, jotka on korjattu. On syytä tuoda esiin, että osan AUR.ACAS numerointia on muutettu vastaamaan viraston sääntöjen numerointikäytäntöä seuraavasti:

Vanha numero	Uusi numero
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. Viraston lausunnon sisältö

11. Perusasetuksessa annetaan komissiolle valtuudet hyväksyä perusasetuksen keskeisten vaatimusten täytäntöönpanemiseksi toimenpiteitä, joiden tavoitteena on yhtenäisen ja korkean ilmailun turvallisuuden tason luominen ja ylläpitäminen Euroopan unionissa. Kun komissio kehittää tällaisia täytäntöönpanotoimenpiteitä, sen on varmistettava, että ne mahdollistavat puuttumisen onnettomuuksien ja vakavien vaaratilanteiden todettuihin syihin. Tämä lausunto sisältää viraston ehdotuksen komission asetukseksi, jolla pannaan täytäntöön perusasetus ja sen keskeiset vaatimukset. Ehdotus on osa sääntörakennetta, joka tukee yleistä lähestymistapaa ilmailuturvallisuuteen paremman sääntelyn periaatteiden mukaisesti. Ehdotuksessa asetuksessa vahvistetaan yhteisen ilmatilan käyttöä koskevia vaatimuksia, joilla pyritään varmistamaan korkea ja yhtenäinen turvallisuuden taso. Virasto aikoo tulevaisuudessa tarvittaessa ehdottaa asetukseen lisää liitteitä ja lukuja muiden pakollisten asioiden käsittelemiseksi. Tästä syystä sääntö on jäsennetty siten, että asetuksen artikloissa käsitellään vain vaatimusten yleistä sovellettavuutta ja voimaantulopäivämääriä. Liitteissä ja luvuissa esitetään tekniset vaatimukset ja tarkennetaan vastaavasti sovellettavuutta. Myöhemmistä liitteistä ja luvuista laaditaan tietenkin erikseen säännöt ja järjestetään niistä kuuleminen viraston sääntöjenlaadintamenettelyn mukaisesti.
13. Tällä ehdotettavalla säännöllä asetetaan kaikille Euroopan unionin ilmatilassa toimiville ilma-aluksille vaatimukseksi, että ne on varustettava yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoittavalla järjestelmällä, ACAS II -järjestelmällä, jossa on törmäyksenestologian versio 7.1. Järjestelmän käyttöönotolla on tarkoitus puuttua tunnettuihin turvaongelmiin.
14. Sellaisten vakavien vaaratilanteiden ja onnettomuuksien seurauksena, joissa turvaetäisyys oli menetetty (mukaan lukien kaksi onnettomuutta: Yaizu 2001 ja Überlingen 2002), EUROCONTROL rahoitti sarjan SIRE-ryhmän tekemiä turvallisuustutkimuksia. Nämä tutkimukset paljastivat kaksi merkittävää syytä tällaisille vakaville vaaratilanteille ja onnettomuuksille:
  - ACAS II -järjestelmä ei kumoa joitakin väistöohjeita silloin, kun ne on kumottava yhteentörmäyksen välttämiseksi,
  - ohjaamomiehistöt tekevät usein vahingossa toimenpiteitä väärään suuntaan, kun väistöohje neuvoo mukauttamaan pystynopeutta.

Lisätutkimuksissa todettiin, että näiden kahden syyn yhdistelmän takia ilma-aluksilla, jotka on varustettu törmäyksenestologian versiota 7.0 käyttävällä ACAS II -järjestelmällä, yhteentörmäyksen vaara ilmassa on  $2,7 \times 10^{-8}$  lentotuntia kohti.

15. Törmäyksenestologian versiota 7.1 käyttävä ACAS II -järjestelmä edustaa viimeisintä kehitystä (paras käytäntö sekä tieteen ja tekniikan viimeisin kehitys) yhteentörmäysvaarasta ilmassa varoitettavien järjestelmien alalla, ja auttaa vähentämään yhteentörmäyksen vaaraa ilmassa.
16. Ehdotettua sääntöä sovelletaan kaikkiin turbiinikäyttöisiin lentokoneisiin, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg tai suurin hyväksytty matkustajapaikkaluku yli 19. Säännön ehdotetaan tulevan voimaan 1. maaliskuuta 2012 uusien ilma-alusten osalta ja 1. joulukuuta 2015 kaikkien muiden ilma-alusten osalta. Ensimmäiseksi määräajaksi on ehdotettu vuotta 2012, jotta valmistajille jäisi riittävästi aikaa tehdä tarvittavat muutokset suunnittelussa ja tuotannossa.
17. Ehdotettu sääntö vaikuttaa ilma-aluksiin, joihin sovelletaan niitä rajoituksia ja poikkeuksia, jotka on täsmennetty ICAO:n ilma-aluksen käyttöä koskevan liitteen 6 osassa 1, joka koskee kansainvälisiä kaupallisia ilmakuljetuksia lentokoneiden osalta, ja alueellisia lisämenettelyjä koskevassa ICAO:n asiakirjassa 7030/4. Myös ilma-alukset, joihin nykyinen vaatimus ei vaikuta mutta joihin on vapaaehtoisesti asennettu ACAS II -järjestelmä, on varustettava törmäyksenestologian versiolla 7.1 varustetulla ACAS II -järjestelmällä. Tässä lausunnossa ehdotettuun täytäntöönpanosäännön luonnokseen on tehty julkisen kuulemisen (NPA 2010-03) johdosta muutokset sellaisina kuin ne esitetään ilmoitetun muutosehdotuksen vastausasiakirjassa.

Köln, 18. lokakuuta 2010

P. GOUDOU  
Päajohtaja