



ATZINUMS NR. 05/2010

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA

(2010. gada 18. oktobris)

par Komisijas Regulu (ES) Nr. XX/2010,

ar kuru nosaka kopīgas prasības un darbības procedūras gaisa telpas izmatošanai

I. Vispārīgi noteikumi

1. Šī atzinuma mērķis ir palīdzēt Komisijai, sniedzot priekšlikumu par īstenošanas noteikumiem, ar ko nosaka kopīgas prasības un darbības procedūras gaisa telpas izmantošanai. Regulas (EK) Nr. 216/2008¹ (turpmāk tekstā saukta „Pamatregula”), kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009², 8.b pantā noteikts, ka tās īstenošanas pasākumiem ir jānodrošina iespēja nekavējoties reaģēt uz noteiktajiem nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu cēloņiem.
2. Turklāt Pamatregulas 8. un 9. pantā pieprasīts ar ATM/ANS saistītās drošības prasības attiecināt uz:
 - a. gaisa kuģu, kas reģistrēti dalībvalstī vai reģistrēti trešā valstī, bet tos ekspluatē Kopienas operators, operatori (4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunkts); un
 - b. gaisa kuģu, ko izmanto trešās valsts operators, operatori (4. panta 1. punkta d) apakšpunkts).

Tāpēc ierosinātais īstenošanas noteikums ir balstīts uz būtiskajām prasībām, kas noteiktas Pamatregulā par „gaisa telpas izmantošanu”. Tās nosaka, ka visi gaisa kuģi (izņemot tos, kas izslēgti no Pamatregulas darbības jomas ar 1. panta 2. punkta a) apakšpunktu un 4. panta 4. punktu) visos lidojuma posmos un lidlauka pārvietošanās zonā jāvada atbilstīgi kopīgajiem vispārējiem darbības noteikumiem un piemērojamajām procedūrām, kas noteiktas šīs gaisa telpas izmantošanai. Tāpat arī tiek prasīts, lai visi gaisa telpas izmantotāji (gan Kopienas operatori, gan trešo valstu operatori) būtu apriekoti ar atbilstošām sastāvdaļām.

3. Šis noteikumu veidošanas darbības tvērums ir noteikts darba uzdevumā (*ToR*) ATM.002.
4. Šis atzinums tika pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras („Aģentūra”) valdes noteikto kārtību³, saskaņā ar Pamatregulas 19. panta noteikumiem.
5. Ierosinātajā noteikumā ir ņemta vērā Eiropas Savienības un starptautisko tiesību (*ICAO*) attīstība, kā tas noteikts Pamatregulas 2. panta mērķos. Ierosinātais noteikums ir atbilstošs *ICAO* standartiem un ieteiktajai praksei neattiecināt ekipāžas prasību uz papildu gaisa kuģu kategorijām, kas nav iekļautas *ICAO*. Tomēr ierosinātais noteikums paredz prasību lietot *ACAS II* ar sadursmes novēršanas loģikas versiju 7.1. pirms termiņiem, kādus nesēn pieņēma *ICAO*.

II. Apspriešana

6. Paziņojums par ierosinātiem grozījumiem (*NPA*) 2010-03⁴, kurā bija ietverts atzinuma projekts par Komisijas regulu, tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē 2010. gada 26. martā.
7. Līdz termiņa beigām, 2010. gada 7. maijam, Aģentūra saņēma 175 piezīmes no valstu iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1108/2009, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

³ Valdes lēmums par procedūru, kas Aģentūrai jāpiemēro, lai izdotu atzinumus, sertifikācijas noteikumus un norādes materiālus (noteikumu veidošanas procedūra). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Skatīt noteikumu veidošanas arhīvu <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

8. Visas saņemtās piezīmes ir norādītas un iekļautas atbildes dokumentā (*CRD*), kas tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē 2010. gada 16. septembrī. Šajā *CRD* ir iekļauts saraksts ar visām personām un organizācijām, kas ir sniegušas piezīmes, un Aģentūras atbildes uz šīm piezīmēm.
9. Visās saņemtajās piezīmēs bija atbalstīti drošības ieguvumi, kas tiek panākti, lietojot *ACAS II* ar sadursmju novēršanas loģikas versiju 7.1, un vairākums atbalstīja ātru ieviešanu. Dažās piezīmēs, kas gan atbalstīja drošības ieguvumus, bija lūgums saskaņot šo prasību ieviešanas datumu ar *FAA*. Taču, tā kā *FAA* šobrīd nav norādījusi skaidrus plānus par šī standarta īstenošanu, šāda saskaņošana nav iespējama. Dažās papildu piezīmēs bija lūgums atlikt šīs prasības ieviešanu, nogaidot iespējamās izmaiņas attiecībā uz gaisa telpas sadalījumu un izmantošanu, ko izstrādās *SESAR* un *NextGen*. Taču, tā kā vēl nav pieejami šo iespējamo izmaiņu īstenošanas plāni, arī šos lūgumus nebija iespējams ņemt vērā.
10. Ņemot vērā šī jautājuma nozīmi, risinot zināmas drošības problēmas, tādējādi dodot iespēju to ātri pieņemt un laikus informēt skartās ieinteresētās personas, Aģentūra saīsināja *CRD* apspriešanas periodu līdz trīs nedēļām. Līdz 2010. gada 8. oktobrim no deviņiem piezīmju iesniedzējiem tika saņemtas 16 piezīmes par *CRD*. Piezīmes, kas attiecās uz pieņemamajiem izpildes līdzekļiem, kas nav šī atzinuma temats, tiks pēc tam apskatītas attiecīgajā Aģentūras lēmumā. Galvenās piezīmes, kas bija saistītas ar šī atzinuma tematu (ierosinātais īstenošanas noteikums), ir šādas.

No viena piezīmju iesniedzēja tika saņemtas vairākas piezīmes, kurās apšaubīta iespēja piemērot vispārējas gaisa kuģu satiksmes (*GAT*) noteikumus attiecībā uz valsts gaisa kuģiem, un kurās bija prasība izmantot *NPA* tekstu. Aģentūra piekrīt piezīmēm par piemērošanu attiecībā uz valsts gaisa kuģiem un ir atkal iekļāvusi oriģinālo *NPA* tekstu. Tomēr Aģentūra atzīst, ka *ACAS II* pilnīgus drošības ieguvumus var sasniegt tikai tādā gadījumā, kad aprīkoti ir visi gaisa kuģi, kas darbojas kā *GAT*.

Citā piezīmē bija priekšlikums par to, ka ierosinātā noteikuma piemērošana attiecībā uz bezpilota gaisa kuģu sistēmām (*UAS*) nav pareiza un neatbilst *ICAO* politikai. Aģentūra pieņem šo priekšlikumu un ir iekļāvusi *AUR.ACAS.100(d)* punktu. Tomēr, pirms tiek atļauta *UAS* darbība nenodalītā gaisa telpā, ir jārisina virkne tehnisku un operatīvu jautājumu, tādējādi *ICAO UAS* politiku nevar izmantot kā striktus noteicošos principus.

Vēl vienā piezīmē bija priekšlikums grozīt *AUR.ACAS.100(b)*, nosakot prasību gaisa kuģiem, kas nav iekļauti prasības par obligātu iekārtu lietošanu tvērumā, bet kas ir aprīkoti ar *ACAS II*, instalēt programmatūras versiju 7.1 kā brīvprātīgu prasību. Aģentūra piekrīt šim priekšlikumam un ir noteikusi *AUR.ACAS 100(c)* kā brīvprātīgu prasību attiecībā uz šādiem gaisa kuģiem.

Vienā piezīmē bija ierosinājums paplašināt ierosinātā īstenošanas noteikuma tvērumu, lai iekļautu *ACAS II* iekārtu lietošanu uz visiem gaisa kuģiem ar *IFR*, jo tā rezultātā rastos papildu drošības ieguvumi. *ACAS II* lietošanas tvēruma paplašināšana, pārsniedzot pastāvošās gaisa kuģu kategorijas, ko jau noteikusi *ICAO*, nebija iekļauta šajā darba uzdevumā. Aģentūra atzīst, ka, paplašinot tvērumu, visticamāk, rastos papildu drošības ieguvumi; taču šāda tvēruma paplašināšana būtu jāapskata atsevišķā noteikumu izstrādes uzdevumā saskaņā ar Aģentūras noteikumu veidošanas procedūrām un ietverot pilnu regulējošās ietekmes novērtējumu.

Pamatojoties uz citām piezīmēm, Aģentūra nav veikusi papildu izmaiņas savā priekšlikumā; tomēr Aģentūras veiktā papildu pārskatīšana atklāja nelielas formulējumu neatbilstības, kas ir izlabotas. Jāatzīmē, ka ir grozīta numerācija, kas attiecas uz daļu *AUR.ACAS*, lai tā būtu atbilstoša Aģentūras pieņemtajai noteikumu numerācijai, un savstarpējā atbilstība ir šāda.

Vecais numurs	Jaunais numurs
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. Aģentūras atzinuma saturs

11. Ar Pamatregulu Komisijai tiek piešķirtas pilnvaras pieņemt pasākumus Pamatregulas pamatprasību īstenošanai attiecībā uz augsta vienota aviācijas drošības līmeņa izveidošanu un uzturēšanu Eiropas Savienībā. Izstrādājot šādus īstenošanas pasākumus, Komisija nodrošina, lai tie ļautu reaģēt uz noteiktiem nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu cēloņiem.
12. Šajā atzinumā ietverts Aģentūras priekšlikums Komisijas regulai, ar kuru īsteno Pamatregulu un tās būtiskās prasības, kā daļa no noteikumu struktūras, kas atbalsta kopīgas sistēmas pieeju attiecībā uz aviācijas drošību un saskaņā ar „labākas regulēšanas” principiem. Ar šo ierosināto regulu tiek ieviestas kopīgas gaisa telpas izmantošanas prasības, lai nodrošinātu augstu un vienotu drošības līmeni. Aģentūra nākotnē plāno ierosināt papildu pielikumus un apakšiedaļas šai regulai atbilstoši nepieciešamībai risināt papildu obligātos jautājumus. Tāpēc noteikuma struktūra ir veidota tā, lai galvenie regulas panti būtu koncentrēti uz prasību vispārējo piemērojamību un to spēkā stāšanās datumiem. Pielikumos un apakšiedaļās sniegtas tehniskās prasības un atbilstoši pārskatīta to piemērojamība. Protams, uz jebkādiem papildu pielikumiem un apakšiedaļām attieksies atsevišķs noteikumu veidošanas uzdevums un apspriešana atbilstīgi Aģentūras noteikumu veidošanas procedūrām.
13. Šī ierosinātā noteikuma pašreizējais tvērums nosaka prasību, ka visiem gaisa kuģiem, kas darbojas Eiropas Savienības gaisa telpā, ir jābūt aprīkoti ar gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēmu, kas pazīstama kā ACAS II ar sadursmju novēršanas loģikas versiju 7.1. Šādas sistēmas ieviešana risinās zināmās drošības problēmas.
14. Vairāku nopietnu incidentu un nelaimes gadījumu, kuros tika zaudētas drošības robežas (tostarp divi nelaimes gadījumi: *Yaizu 2001* un *Überlingen 2002*), rezultātā *EUROCONTROL* finansēja *SIRE* darba grupu, lai tā veiktu vairākus drošības pētījumus. Šie pētījumi atklāja divus galvenos šo nopietno incidentu un nelaimes gadījumu iemeslus:
 - ACAS II neveikta atsevišķu sadursmes novēršanas norāžu (RA) atcelšana, kad šāda atcelšana ir nepieciešama, lai novērstu sadursmes draudus;
 - bieži gadījumi, kad lidojumu apkalpes netīši veic nepareizus manevrus nepareizā virzienā, izpildot „vertikālā ātruma piemērošanas” RA.

Turpmākos pētījumos tika secināts, ka šo divu iemeslu apvienojuma dēļ gaisa kuģi, kas aprīkoti ar ACAS II ar sadursmju novēršanas loģikas versiju 7.0, saskaras ar sadursmes vidējos gaisa slāņos risku $2,7 \times 10^{-8}$ lidojuma stundā.
15. ACAS II ar sadursmju novēršanas loģikas versiju 7.1 atbilst mūsdienu tehnoloģijai (tostarp paraugprakti, zinātnes un tehnikas progresam) gaisa sadursmju novēršanas sistēmās un palīdzēs samazināt iepriekš norādīto sadursmju vidējos gaisa slāņos risku.
16. Ierosinātais noteikums ir piemērojams attiecībā uz visām lidmašīnām ar turbīnas dzinējiem ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu virs 5700 kg vai atļauju pārvadāt vairāk kā 19 pasažierus. Ierosināts, ka šim noteikumam jāstājas spēkā 2012. gada 1. martā attiecībā uz jaunbūvētiem gaisa kuģiem un 2015. gada 1. decembrī attiecībā uz visiem pārējiem gaisa kuģiem. 2012. gada termiņš sākotnējai piemērošanai ir ierosināts, ņemot vērā laiku, kas ražotājiem nepieciešams projektēšanas un ražošanas izmaiņu veikšanai.

17. Gaisa kuģi, kurus ietekmē šis ierosinātais noteikums, ir tie, uz kuriem attiecas pastāvošie ierobežojumi un izņēmumi, kas noteikti ICAO 6. pielikumā Gaisa kuģu ekspluatācija 1. daļā Starptautiskais komerciālais gaisa transports – lidmašīnas, un ICAO Doc 7030/4 reģionālās papildu procedūras. Arī tie gaisa kuģi, kurus neietekmē patreizējā prasība, bet uz kuriem brīvprātīgi uzstādīta ACAS II sistēma, ir jāapriko ar ACAS II ar sadursmju novēršanas loģikas versiju 7.1.
18. Šajā atzinumā ierosinātais īstenošanas noteikuma projekts atspoguļo izmaiņas, kas izdarītas pēc sabiedriskās apspriešanas (NPA 2010-03), kas publicēta CRD pie NPA.

Ķelnē, 2010. gada 18. oktobrī

P. GOUDOU

Izpilddirektors