



OPINIA NR 05/2010

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 18 października 2010 r.

w sprawie rozporządzenia Komisji (UE) nr XX/2010

**ustanawiającego wspólne wymagania dotyczące korzystania z przestrzeni
powietrznej oraz procedury operacyjne**

I. Uwagi ogólne

1. Niniejsza opinia ma na celu wsparcie Komisji propozycją przepisu wykonawczego dla wspólnych wymagań dotyczących korzystania z przestrzeni powietrznej oraz procedur operacyjnych. Zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008¹ (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”), zmienionego ostatnio rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009², środki wykonawcze umożliwiają niezwłoczną reakcję na ustalone przyczyny wypadków i poważnych incydentów lotniczych.
2. Ponadto art. 8 i 9 rozporządzenia podstawowego zawierają wymóg, by wymagania dotyczące bezpieczeństwa związane z ATM/ANS były nakładane na:
 - a. operatorów statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim lub państwie trzecim i użytkowanych przez operatora wspólnotowego (art. 4 ust. 1 lit. b) i c)) oraz
 - b. operatorów statków powietrznych użytkowanych przez operatorów z państw trzecich (art. 4 ust. 1 lit. d)).

W związku z tym proponowany przepis wykonawczy opiera się na zawartych w rozporządzeniu podstawowym zasadniczych wymaganiach dotyczących „użytkowania przestrzeni powietrznej”. Przewidują one, że wszystkie statki powietrzne (z wyjątkiem wyłączonych z zakresu rozporządzenia podstawowego na mocy art. 1 ust. 2 lit. a) oraz art. 4 ust. 4) są eksploatowane we wszystkich fazach lotu lub w polu ruchu naziemnego lotniska zgodnie ze wspólnymi ogólnymi zasadami eksploatacji i wszelkimi obowiązującymi procedurami w zakresie korzystania z tej przestrzeni powietrznej. Wymaga się również, by wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej (zarówno operatorzy wspólnotowi jak i operatorzy z państw trzecich) wyposażeni byli w odpowiednie części składowe.

3. Zakres takiej działalności regulacyjnej ujęty jest w zakresie zadań ATM.002.
4. Niniejsza opinia została przyjęta po zastosowaniu procedury określonej przez zarząd³ Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji) zgodnie z przepisami art. 19 rozporządzenia podstawowego.
5. Proponowany przepis uwzględnia rozwój Unii Europejskiej oraz prawa międzynarodowego (ICAO) zgodnie z celami zawartymi w art. 2 rozporządzenia podstawowego. Proponowany przepis jest spójny z normami i zalecanymi praktykami ICAO, ponieważ nie rozciąga wymogu dotyczącego wyposażenia na żadne dodatkowe statki powietrzne poza statkami włączonymi przez ICAO. Proponowany przepis wprowadza jednak wymaganie zastosowania wersji 7.1 oprogramowania pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II z wyprzedzeniem w stosunku do terminów przyjętych ostatnio przez ICAO.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE (Dz.U. 309 z 24.11.2009, s. 51).

³ Decyzja Zarządu w sprawie procedur stosowanych przez Agencję przy opracowywaniu opinii, specyfikacji certyfikatów oraz wytycznych („procedura regulacyjna”) EASA MB 08-2007 z 13.6.2007.

II. Konsultacje

6. W dniu 26 marca 2010 r. na stronie internetowej Agencji opublikowano zawiadomienie o proponowanej zmianie (NPA) 2010-03⁴, zawierające projekt opinii w sprawie rozporządzenia Komisji.
7. Do upływu terminu nadsyłania informacji dnia 7 maja 2010 r. Agencja otrzymała 175 uwag od władz krajowych, organizacji zawodowych i spółek prywatnych.
8. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do dokumentu reakcji na uwagi (CRD), który w dniu 16 września 2010 r. opublikowano na stronie internetowej Agencji. Dokument ten zawiera wykaz wszystkich osób i organizacji, które zgłosiły uwagi, oraz odpowiedzi udzielone przez Agencję.
9. We wszystkich otrzymanych uwagach popierano związane z bezpieczeństwem korzyści osiągnięte dzięki zastosowaniu wersji 7.1 oprogramowania pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II, a znaczna większość uwag zawierała poparcie dla wcześniejszego wprowadzenia systemu. W niektórych uwagach, odnoszących się do bezpieczeństwa, zażądano zharmonizowania daty wprowadzenia tych wymagań z FAA. Ponieważ jednak FAA nie określiła obecnie żadnych sprecyzowanych planów wprowadzenia tego standardu, taka harmonizacja nie jest możliwa. W kilku dodatkowych uwagach zwrócono się z prośbą o opóźnienie wprowadzania tego wymagania ze względu na ewentualne przyszłe zmiany w projektowaniu i użytkowaniu przestrzeni powietrznej, które zostaną opracowane przygotowane w ramach SESAR i NextGen. Ponieważ jednak nie istnieją jeszcze żadne plany wdrożenia tych zmian, uwzględnienie takich wniosków nie było możliwe.
10. Ze względu na wagę zagadnienia, które dotyczy znanych kwestii związanych z bezpieczeństwem, a tym samym umożliwienie wcześniejszego przyjęcia środków i terminowego ich zgłoszenia zainteresowanym stronom, Agencja skróciła okres konsultacji CRD do trzech tygodni. Do dnia 8 października 2010 r. otrzymano 16 reakcji na CRD od 9 komentatorów. Reakcje związane z akceptowalnymi sposobami spełniania wymagań, które nie są tematem niniejszej opinii, zostaną omówione później w odpowiedniej decyzji Agencji. Główne reakcje związane z tematem niniejszej opinii (proponowanym przepisem wykonawczym) są następujące:

Jeden komentator przesłał kilka uwag kwestionujących zastosowanie ogólnych przepisów o statkach powietrznych (GAT) do państwowych statków powietrznych i zażądał wykorzystania tekstu NPA. Agencja zgodziła się z treścią uwag dotyczących państwowych statków powietrznych i ponownie wprowadziła pierwotny tekst NPA. Agencja zwraca jednak uwagę, że pełne bezpieczeństwo wynikające z zastosowania ACAS II można osiągnąć dopiero po wyposażeniu w ten system wszystkich statków powietrznych użytkowanych zgodnie z GAT.

W innym komentarzu argumentowano, że zastosowanie proponowanej zasady do bezałogowych statków powietrznych (UAS) jest nieprawidłowe i niezgodne z polityką ICAO. Agencja zgodziła się z tą uwagą i wprowadziła pkt AUR.ACAS.100(d). Należy jednak zająć się szeregiem kwestii technicznych i operacyjnych, zanim UAS zostaną dopuszczone do eksploatacji poza wydzieloną przestrzenią powietrzną, dlatego też polityka ICAO dotycząca UAS nie może być wykorzystywana jako sztywne zasady regulacyjne.

W kolejnym komentarzu proponowano zmianę AUR.ACAS.100(b) wymagającego, aby w statkach powietrznych nieobjętych zakresem obowiązkowego wymagania dotyczącego przewozu a wyposażonych w ACAS II instalowano oprogramowanie w wersji 7.1 na zasadzie wymagania dobrowolnego. Agencja zgodziła się z tą uwagą i wprowadziła AUR.ACAS 100(c) jako wymaganie dobrowolne dla takich statków.

⁴ Patrz archiwa regulacyjne pod adresem <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

W jednym komentarzu zasugerowano rozszerzenie zakresu proponowanego przepisu wykonawczego w taki sposób, by objął również posiadanie systemu ACAS II, na wszystkie statki powietrzne stosujące IFR, ponieważ przyniosłoby to dodatkowe korzyści w zakresie bezpieczeństwa. Rozszerzenie zakresu posiadania ACAS II poza istniejący zasób statków powietrznych określony przez ICAO leżało poza zakresem tego zadania. Agencja przyznaje, że poszerzenie zakresu przyniosłoby prawdopodobnie dodatkowe korzyści w zakresie bezpieczeństwa; jednak takie działanie musiałyby być objęte konkretnym zadaniem regulacyjnym, zgodnym z procedurami regulacyjnymi Agencji i obejmującym pełną ocenę skutków regulacji.

Pozostałe komentarze nie spowodowały wprowadzenia przez Agencję dodatkowych zmian w projekcie; dalszy przegląd dokonany przez Agencję ujawnił jednak drobne niespójności w tekście, które zostały skorygowane. Należy zauważyć, że numeracja części AUR.ACAS została zmieniona w taki sposób, by była zgodna z konwencją numerowania stosowaną przez Agencję; poniżej przedstawiono zestawienie numerów:

Dawny numer	Nowy numer
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. Treść opinii Agencji

11. Rozporządzenie podstawowe umożliwia Komisji przyjęcie przepisów wykonawczych dotyczących rozporządzenia podstawowego w zakresie jego podstawowych wymagań w odniesieniu do ustanowienia i utrzymania wysokiego i ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa w Unii Europejskiej. Przygotowując takie przepisy wykonawcze, Komisja dopilnuje, aby umożliwiły one reakcję na ustalenia co do przyczyn wypadków i poważnych incydentów.
12. Niniejsza opinia zawiera projekt rozporządzenia Komisji wdrażającego rozporządzenie podstawowe i jego zasadnicze wymagania oraz stanowiącego część struktury przepisów wspierającej ogólne systemowe podejście do bezpieczeństwa lotniczego zgodnie z zasadami „lepszego uregulowania prawnego”. Proponowane rozporządzenie wprowadza wspólne wymagania dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej celem zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa. Agencja pragnie zaproponować w przyszłości dodatkowe załączniki i części rozporządzenia niezbędne do uwzględnienia dodatkowych obowiązkowych kwestii. Dlatego też przepis wykonawczy sformułowany w taki sposób, aby główne artykuły rozporządzenia koncentrowały się wyłącznie na ogólnym zastosowaniu wymagań i datach ich wejścia w życie. Załączniki i dodatkowe części zawierają wymagania techniczne i precyzują odpowiednio ich zastosowanie. Dodatkowe załączniki i części będą naturalnie przedmiotem konkretnego zadania regulacyjnego oraz procedury konsultacji zgodnie z procedurami regulacyjnymi Agencji.
13. Obecny zakres tego proponowanego przepisu wprowadza w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych użytkowanych w przestrzeni powietrznej Unii Europejskiej wymaganie wyposażenia w pokładowy system zapobiegania kolizjom znany jako wersja 7.1 pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II. Wprowadzenie takiego systemu ma rozwiązać znane problemy związane z bezpieczeństwem.

14. Po serii poważnych incydentów i wypadków, w których doszło do utraty marginesu bezpieczeństwa (w tym po dwóch wypadkach: w Yaizu w 2001 r. i w Überlingen w 2002 r.), EUROCONTROL sfinansował serię badań nad bezpieczeństwem prowadzonych przez zespół SIRE. Badania te ujawniły dwie główne przyczyny tych poważnych incydentów i wypadków:
- niezdolność systemu ACAS II do odwrócenia niektórych porad decyzyjnych (Resolution Advisories – RA), gdy odwrócenie jest konieczne dla uniknięcia ryzyka kolizji;
 - częste przypadki niecelowego przeprowadzania przez załogi statków powietrznych nieprawidłowych manewrów w złym kierunku w przypadku zadziałania RA „Adjust Vertical Speed, Adjust”.

Dalsze badania potwierdziły, że wskutek połączenia tych dwóch czynników statki powietrzne wyposażone w wersję 7.0 pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II są narażone na ryzyko kolizji w powietrzu rzędu $2,7 \times 10^{-8}$ na godzinę lotu.

15. Wersja 7.1 pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II stanowi odzwierciedlenie stanu wiedzy technicznej (w tym najlepszych praktyk oraz postępu naukowego i technicznego) w obszarze pokładowych systemów zapobiegania kolizjom i przyczyni się do obniżenia wspomnianego powyżej ryzyka kolizji w powietrzu.
16. Proponowany przepis ma zastosowanie do wszystkich samolotów z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 5700 kg lub dopuszczonych do przewozu ponad 19 pasażerów. Proponuje się, by przepis wszedł w życie dnia 1 marca 2012 r. w odniesieniu do nowo zbudowanych statków powietrznych oraz dnia 1 grudnia 2015 r. w odniesieniu do wszystkich pozostałych statków powietrznych. Rok 2012 jako data wstępnego zastosowania został podany z uwzględnieniem czasu wymaganego, by producenci wprowadzili zmiany projektowe i produkcyjne.
17. Statki powietrzne objęte zakresem proponowanego przepisu to statki, do których mają zastosowanie istniejące ograniczenia i wyjątki określone w załączniku 6 ICAO Eksploatacja statków powietrznych (część I) Handlowy transport powietrzny – Samoloty oraz dokumentu ICAO Regionalne procedury uzupełniające, dok. 7030/4. Również statki powietrzne, których nie obejmuje aktualne wymaganie, ale w których dobrowolnie zainstalowano system ACAS II muszą być wyposażone w wersja 7.1 pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II.
18. Projekt przepisu wykonawczego zaproponowanego w niniejszej opinii odzwierciedla zmiany będące wynikiem konsultacji publicznych (NPA 2010-03) opublikowane w CRD do NPA.

Kolonia, 18 października 2010 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy