



STANOVISKO č. 5/2010

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 18. októbra 2008

k nariadeniu Komisie (EÚ) č. XX/2010,

**ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru
a prevádzkové postupy**

I. Všeobecné informácie

1. Účelom tohto stanoviska je pomôcť Komisii pri návrhu vykonávacieho predpisu, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy. Nariadenie (ES) č. 216/2008¹ (ďalej len „základné nariadenie“) naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1108/2009² v článku 8b stanovuje, že vykonávacie predpisy k nemu musia umožňovať okamžitú reakciu na zistené príčiny nehôd a vážnych incidentov.
2. Články 8 a 9 základného nariadenia ďalej vyžadujú, aby boli ďalej uvedeným prevádzkovateľom uložené bezpečnostné požiadavky týkajúce sa riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb:
 - a. prevádzkovatelia lietadiel zaregistrovaných v členskom štáte alebo zaregistrovaných v tretej krajine a prevádzkovaných prevádzkovateľom v Spoločenstve (článok 4 ods. 1 písm. b) a c)) a
 - b. prevádzkovatelia lietadiel používaných prevádzkovateľmi tretích krajín (článok 4 ods. 1 písm. d)).

Navrhovaný vykonávací predpis preto vychádza zo základných požiadaviek na „využívanie vzdušného priestoru“ stanovených v základnom nariadení. Tieto požiadavky stanovujú, že všetky lietadlá (okrem lietadiel, na ktoré sa nevzťahuje pôsobnosť základného nariadenia podľa článku 1 ods. 2 písm. a) a článku 4 ods. 4, vo všetkých fázach letu alebo na pohybovej ploche letiska musia byť prevádzkované v súlade so spoločnými všeobecnými prevádzkovými predpismi a akýmikoľvek platnými postupmi určenými na využívanie tohto vzdušného priestoru. Ďalej sa vyžaduje, aby všetci používatelia vzdušného priestoru (prevádzkovatelia z krajín Spoločenstva aj prevádzkovatelia z tretích krajín) boli vybavení príslušnými zložkami.

3. Rámec tejto tvorby pravidiel je uvedený v zadávacích podmienkach ATM.002.
4. Toto stanovisko bolo prijaté v nadväznosti na postup, ktorý stanovila správna rada Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva³ (ďalej len „agentúra“) v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia.
5. Navrhovaný predpis zohľadňuje vývoj Európskej únie a medzinárodného práva (ICAO), ako to ustanovujú ciele článku 2 základného nariadenia. Navrhovaný predpis je v súlade s normami a odporúčanými postupmi organizácie ICAO v tom, že nerozširuje požiadavky týkajúce sa vybavenia na žiadne ďalšie skupiny lietadiel okrem tých, ktoré už organizácia ICAO zahrnuje. Navrhovaný predpis však zavádza požiadavku na vybavenie systémom ACAS II s protizrážkovou logikou verzie 7.1 pred dátumami nedávno prijatými organizáciou ICAO.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1). Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

³ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007 z 13. júna 2007.

II. Konzultácie

6. Oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (NPA) 2010-03⁴ obsahujúce návrh stanoviska k nariadeniu Komisie bolo uverejnené 26. marca 2010 na internetových stránkach agentúry.
7. Do uzávierky, 7. mája 2010, agentúra dostala 175 pripomienok od národných orgánov, odborných organizácií a súkromných spoločností.
8. Prijatie všetkých pripomienok bolo potvrdené a pripomienky boli zapracované do dokumentu pripomienok a odpovedí (CRD), ktorý bol 16. septembra 2010 uverejnený na internetových stránkach agentúry. Tento dokument obsahuje zoznam všetkých osôb a organizácií, ktoré predložili pripomienky, a odpovede agentúry na tieto pripomienky.
9. Všetky prijaté pripomienky podporovali bezpečnostné výhody dosiahnuté používaním systému ACAS II s protizrážkovou logikou verzie 7.1 a výrazná väčšina podporovala skoré zavedenie. V niekoľkých pripomienkach, hoci podporovali bezpečnostné výhody, sa požadovalo, aby dátum zavedenia týchto požiadaviek bol harmonizovaný s úradom FAA. Keďže však úrad FAA v súčasnosti nenaznačil jasné plány týkajúce sa implementácie tejto normy, takáto harmonizácia nie je možná. V niekoľkých ďalších pripomienkach sa požadovalo odloženie zavedenia tejto požiadavky vzhľadom na očakávané možné zmeny plánu a využívania vzdušného priestoru, ktoré budú vypracované v rámci projektu SESAR a NextGen. Keďže však ešte nie sú k dispozícii žiadne plány implementácie týchto možných zmien, nebolo možné zohľadniť ani tieto požiadavky.
10. Z dôvodu dôležitosti riešenia známych bezpečnostných otázok, čím sa zároveň umožní skoré prijatie a tým včasné informovanie zainteresovaných strán, agentúra obmedzila konzultačnú fázu dokumentu pripomienok a odpovedí na tri týždne. Do 8. októbra 2010 bolo prijatých 16 odpovedí na dokumenty pripomienok a odpovedí od 9 prispievateľov. Odpovediam súvisiacim s prijateľnými prostriedkami preukázania zhody, ktoré nie sú predmetom tohto stanoviska, sa venuje pozornosť neskôr v príslušnom rozhodnutí agentúry. Hlavné reakcie týkajúce sa predmetu tohto stanoviska (navrhovaný vykonávací predpis) sú tieto:

Bolo prijatých niekoľko reakcií od jedného prispievateľa, ktoré spochybňovali uplatniteľnosť ustanovení o všeobecnej letovej prevádzke (GAT) na štátne lietadlá a požadovali použitie textu NPA. Agentúra súhlasí s reakciami týkajúcimi sa uplatniteľnosti na štátne lietadlá a znova použila pôvodný text NPA. Agentúra však uznáva, že úplné bezpečnostné výhody systému ACAS II je možné dosiahnuť, len ak ním budú vybavené všetky lietadlá prevádzkované ako GAT.

Podľa ďalšej reakcie bolo použitie navrhovaného predpisu na bezpilotné lietadlové systémy (UAS) nesprávne a v rozpore s politikou organizácie ICAO. Agentúra prijala tento návrh a zaviedla odsek AUR.ACAS.100 d). Pred povolením prevádzky UAS v nevyhradenom vzdušnom priestore je však potrebné vyriešiť niekoľko technických a prevádzkových otázok, a teda politika organizácie ICAO v oblasti UAS sa nedá použiť ako pevné riadiace zásady.

Ďalšia reakcia navrhovala zmeniť odsek AUR.ACAS.100 b) vyžadujúci, aby v lietadlách, ktoré nepatria do rozsahu požiadavky na povinné vybavenie a ktoré sú vybavené systémom ACAS II, bola nainštalovaná softvérová verzia 7.1 ako dobrovoľná požiadavka. Agentúra súhlasí s týmto návrhom a zaviedla odsek AUR.ACAS 100 c) ako dobrovoľnú požiadavku pre takéto lietadlá.

Jedna reakcia navrhovala rozšírenie pôsobnosti navrhovaného vykonávacieho predpisu tak, aby zahŕňal vybavenie systémom ACAS II v prípade všetkých lietadiel schopných letu na základe pravidiel letu podľa prístrojov (IFR), pretože by to predstavovalo

⁴ Pozri archív tvorby predpisov na adrese <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

dodatočné bezpečnostné výhody. Rozšírenie rozsahu na vybavenie systémom ACAS II nad rámec existujúcej skupiny lietadiel, ktorá už je ustanovená organizáciou ICAO, by bolo nad rámec tejto úlohy. Agentúra uznáva, že rozšírenie rozsahu by s najväčšou pravdepodobnosťou predstavovalo dodatočné bezpečnostné výhody, avšak takéto rozšírenie by bolo predmetom samostatnej úlohy tvorby pravidiel v súlade s postupmi tvorby pravidiel agentúry a zahŕňalo úplné hodnotenie vplyvu právnej úpravy.

Ďalšie reakcie nepresvedčili agentúru k ďalším zmenám v jej návrhu, avšak ďalšia kontrola zo strany agentúry odhalila drobné textové nezrovnalosti, ktoré boli opravené. Je potrebné poznamenať, že číslovanie použité na časť AUR.ACAS bolo zmenené tak, aby bolo v súlade s konvenciou číslovania predpisov agentúry a ich vzájomný vzťah je nasledujúci;

Staré číslo	Nové číslo
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. Obsah stanoviska agentúry

11. Základné nariadenie oprávňuje Komisiu prijímať opatrenia na vykonávanie základného nariadenia vo svojich základných požiadavkách s ohľadom na zavedenie a udržanie jednotnej vysokej úrovne leteckej bezpečnosti v Európskej únii. Pri vypracúvaní takýchto vykonávacích predpisov musí Komisia zaručiť, že umožňujú reakciu na zistené príčiny nehôd a závažných incidentov.
12. Toto stanovisko obsahuje návrh agentúry na nariadenie Komisie, ktorým sa vykonáva základné nariadenie a jeho základné požiadavky v rámci štruktúry pravidiel podporujúcej celkový systémový prístup k leteckej bezpečnosti a v súlade so zásadami „lepšej regulácie“. Toto navrhované nariadenie zavádza spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru na zaručenie vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti. Zámerom agentúry je v budúcnosti navrhovať ďalšie prílohy a podčasti k tomuto nariadeniu, ktoré môžu byť potrebné na riešenie ďalších závažných otázok. Preto je tento predpis štruktúrovaný takým spôsobom, že hlavné články nariadenia sa sústreďujú len na všeobecnú uplatniteľnosť požiadaviek a na dátumy nadobudnutia ich účinnosti. Prílohy a podčasti poskytujú technické požiadavky a príslušne upravujú uplatniteľnosť. Všetky ďalšie prílohy a podčasti budú samozrejme predmetom samostatnej úlohy tvorby pravidiel a konzultácií v súlade s postupmi tvorby pravidiel agentúry.
13. Aktuálny rozsah tohto navrhovaného predpisu zavádza požiadavku pre všetky lietadlá prevádzkované v rámci vzdušného priestoru Európskej únie na vybavenie palubným protizrážkovým systémom ACAS II s protizrážkovou logikou verzie 7.1. Tento systém sa má zaviesť na riešenie známych bezpečnostných otázok.
14. V dôsledku série závažných incidentov a nehôd, pri ktorých došlo k priblíženiu lietadiel pod bezpečnú vzdialenosť (vrátane dvoch nehôd: Yaizu 2001 a Überlingen 2002), organizácia EUROCONTROL poskytla prostriedky tímu SIRE na vykonanie série bezpečnostných štúdií. Tieto štúdie odhalili dva hlavné dôvody týchto závažných incidentov a nehôd:
 - zlyhanie systému ACAS II pri zrušení niektorých rád na vyhnutie (RA), keď sa zrušenie vyžaduje na vyriešenie hrozby zrážky;

- časté výskyty neúmyselných nesprávnych manévrov v nesprávnom smere zo strany posádky ako reakcia na radu na vyhnutie so znením „zmeňte vertikálnu rýchlosť“.

Ďalšie štúdie dospeli k záveru, že z dôvodu kombinácie týchto dvoch dôvodov lietadlá vybavené systémom ACAS II s protizrážkovou logikou verzie 7.0 čelia riziku zrážke vo vzduchu $2,7 \times 10^{-8}$ na letovú hodinu.

15. Systém ACAS II s protizrážkovou logikou verzie 7.1 odráža súčasný stav vývoja (vrátane najlepších postupov a vedecko-technického pokroku) v oblasti palubných protizrážkových systémov a prispeje k zníženiu rizika zrážke vo vzduchu uvedenému vyššie.
16. Navrhovaný predpis sa vzťahuje na všetky turbínové letúny s maximálnou vzletovou hmotnosťou presahujúcou 5 700 kg alebo oprávnené na prepravu viac než 19 pasažierov. Navrhuje sa, aby predpis nadobudol účinnosť 1. marca 2012 pre nové lietadlá a 1. decembra 2015 pre všetky ostatné lietadlá. Rok 2012 bol navrhnutý s prihliadnutím na čas, ktorý výrobcovia budú potrebovať na zmeny dizajnu a výroby.
17. Tento navrhovaný predpis sa týka lietadiel, na ktoré sa vzťahujú existujúce obmedzenia a výnimky uvedené v dokumente organizácie ICAO Príloha 6: Prevádzkovanie lietadiel, časť 1: Medzinárodná komerčná letecká doprava – lietadlá a v dokumente ICAO 7030/4 Regionálne doplnkové postupy. Aj lietadlá, na ktoré sa nevzťahuje aktuálna požiadavka, ale majú dobrovoľne nainštalovaný systém ACAS II, budú musieť byť vybavené systémom ACAS II s protizrážkovou logikou verzie 7.1.
18. Návrh vykonávacieho predpisu navrhovaného týmto stanoviskom odráža zmeny v dôsledku verejných konzultácií (NPA 2010-03) uverejnené v dokumente pripomienok a odpovedí k dokumentu NPA.

V Kolíne 18. októbra 2010.

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ