



**MNENJE ŠT. 05/2010**

**EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU**

**z dne 18. oktobra 2010**

**o uredbi Komisije (EU) št. XX/2010**

**o skupnih zahtevah in operativnih postopkih za uporabo zračnega prostora**

## I. Splošno

1. Namen tega mnenja je pomagati Komisiji pri pripravi predloga izvedbenega pravila, ki določa skupne zahteve in operativne postopke za uporabo zračnega prostora. V členu 8b Uredbe (ES) št. 216/2008<sup>1</sup> (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009<sup>2</sup>, je določeno, da njeni izvedbeni ukrepi omogočajo takojšen odziv na ugotovljene vzroke nesreč in resnih incidentov.
2. Poleg tega se v členih 8 in 9 osnovne uredbe zahteva, da se varnostne zahteve v zvezi z upravljanjem zračnega prometa (ATM)/navigacijskimi službami zračnega prometa (ANS) uporabljajo za:

- a. operaterje zrakoplovov, ki so registrirani v državi članici ali so registrirani v tretji državi, upravlja pa jih operator Skupnosti (člen 4(1)(b) in (c)); ali
- b. operaterje zrakoplovov, ki jih uporablja operater tretje države (člen 4(1)(d)).

Predlagano izvedbeno pravilo zato temelji na bistvenih zahtevah določenih v osnovni uredbi o „uporabi zračnega prostora“. Te določajo, da se vsi zrakoplovi (razen tistih, ki so izključeni s področja uporabe osnovne uredbe na podlagi členov 1(2)(a) in 4(4)) v vseh fazah leta ali na območju gibanja na letališču upravlja v skladu s skupnimi splošnimi operativnimi predpisi in vsemi veljavnimi postopki, določenimi za uporabo zadevnega zračnega prostora. Prav tako se zahteva, da so vsi uporabniki zračnega prostora (operaterji Skupnosti in operaterji tretjih držav) opremljeni z ustreznimi komponentami.

3. Obseg dejavnosti sprejemanja predpisov je opisan v nalogah in pristojnostih ATM.002.
4. To mnenje je bilo sprejeto ob upoštevanju postopka, ki ga je podrobno opredelil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (agencije EASA)<sup>3</sup>, v skladu z določbami člena 19 osnovne uredbe.
5. V predlaganem pravilu sta upoštevana razvoj Evropske unije in mednarodnega prava (ICAO), kot je določeno v ciljih iz člena 2 osnovne uredbe. Predlagano pravilo je v skladu s standardi in priporočenimi praksami organizacije ICAO, ker ne razširja zahteve v zvezi z opremo na dodatno skupino zrakoplovov poleg tistih, ki jih predpisi organizacije ICAO že vključujejo. Vendar se s predlaganim pravilom uvaja zahteva za opremljenost s sistemom ACAS II z različico 7.1 logike za preprečevanje trčenj pred datumi, ki jih je nedavno sprejela organizacija ICAO.

## II. Posvetovanje

6. Obvestilo o predlagani spremembi (Notice of Proposed Amendment – NPA) št. 2010-03<sup>4</sup>, ki je vključevalo osnutek mnenja o uredbi Komisije, je bilo na spletni strani agencije objavljeno 26. marca 2010.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z aerodromi, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive 2006/23/ES (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

<sup>3</sup> Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga mora Agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek sprejemanja predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</sup> Glejte arhiv sprejemanja predpisov na spletnem naslovu <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

7. Agencija je do roka za predložitev pripomb – 7. maja 2010 – prejela 175 pripomb nacionalnih organov, strokovnih organizacij in zasebnih družb.
8. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument o odzivih na pripombe (Comment Response Document – CRD), ki je bil na spletni strani agencije objavljen 16. septembra 2010. Ta dokument vsebuje seznam vseh oseb in organizacij, ki so predložile pripombe, in odgovore agencije nanje.
9. V vseh prejetih pripombah so bile podprte varnostne koristi, dosežene z uporabo sistema ACAS II z različico 7.1 logike za izogibanje trčenj, njegova zgodnja uvedba pa je bila podprta v večini pripomb. V nekaterih pripombah – čeprav so bile varnostne koristi v njih podprte – se je zahtevalo, da se datum uvedbe teh zahtev uskladi z ameriško zvezno upravo za letalstvo (FAA). Ker pa FAA še ni sporočila jasnih načrtov za izvajanje tega standarda, taka uskladitev ni mogoča. V nekaj drugih pripombah je bila zahtevana odložitev uvedbe te zahteve, dokler ne bodo opravljene morebitne spremembe zasnove in uporabe zračnega prostora, ki se oblikujejo na podlagi programov SESAR in NextGen. Ker načrti izvajanja za te morebitne spremembe še niso na voljo, ni bilo mogoče upoštevati niti teh zahtev.
10. Agencija je zaradi pomena te teme pri obravnavi znanih varnostnih vprašanj ter posledičnega omogočanja zgodnjega sprejetja in pravočasnega obveščanja prizadetih zainteresiranih strani obdobje posvetovanja o dokumentu CRD skrajšala na tri tedne. Do 8. oktobra 2010 je od devetih komentatorjev prejela 16 odzivov na dokument CRD. Odzivi v zvezi s sprejemljivimi načini usklajevanja, kar ni tema tega mnenja, bodo naknadno obravnavani v ustreznem sklepu agencije. Glavni odzivi, povezani s temo tega mnenja (predlaganim izvedbenim pravilom), so opisani spodaj.

En komentator je poslal več odzivov, v katerih se je spraševal o uporabi določb o splošnem prometu zrakoplovov (GAT) za državne zrakoplove, in zahteval uporabo besedila obvestila o predlagani spremembi. Agencija se strinja z odzivi v zvezi z uporabo za državne zrakoplove in je znova uvedla izvirno besedilo obvestila NPA. Vendar pa priznava, da je popolne varnostne koristi sistema ACAS II mogoče doseči le, kadar so opremljeni vsi zrakoplovi, ki delujejo v splošnem zračnem prometu.

V nekem drugem odzivu je bilo navedeno, da je uporaba predlaganega pravila za sisteme zrakoplovov brez posadke neustrezna in neskladna s politiko ICAO. Agencija je sprejela ta predlog in uvedla odstavek AUR.ACAS.100(d). Preden se dovoli delovanje sistemov zrakoplovov brez posadke v zračnem prostoru, ki ni ločen, je treba obravnavati več tehničnih in operativnih vprašanj, zato politike ICAO o sistemih zrakoplovov brez posadke ni mogoče uporabljati kot trdnega vodilnega načela.

V nekem drugem odzivu je bila predlagana sprememba odstavka AUR.ACAS.100(b), v skladu s katero morajo zrakoplovi, ki ne spadajo na področje uporabe zahteve o obvezni opremljenosti in so opremljeni s sistemom ACAS II, prostovoljno naložiti različico programske opreme 7.1. Agencija se strinja s tem predlogom in je uvedla odstavek AUR.ACAS 100(c) kot prostovoljno zahtevo za take zrakoplove.

V enem odzivu je bila predlagana razširitev področja uporabe predlaganega izvedbenega pravila na vključitev zahteve za opremljenost s sistemom ACAS II na vse zrakoplove, ki lahko letijo na podlagi pravil instrumentalnega letenja, saj bi to prineslo dodatne varnostne koristi. Razširitev področja uporabe za opremljenost s sistemom ACAS II na zrakoplove zunaj sedanjih skupin zrakoplovov, ki jih je organizacija ICAO že opredelila, ne spada v obseg te dejavnosti. Agencija priznava, da bi razširitev obsega zelo verjetno prinesla dodatne varnostne koristi, vendar bi bila taka razširitev obsega predmet posebne dejavnosti sprejemanja predpisov, ki je v skladu s postopki sprejemanja predpisov agencije in vključuje popolno oceno zakonodajnega učinka.

Agencija zaradi drugih odzivov ni dodatno spremenila svojega predloga, vendar so bile med dodatnim pregledom, ki ga je opravila, ugotovljene manjše neskladnosti v besedilu, ki so bile nato odpravljene. Treba je opozoriti, da je bilo številčenje, ki se uporablja v

delu AUR.ACAS spremenjeno v skladu s konvencijo agencije o oštevilčenju predpisov. Primerjava obeh številčenj:

Prejšnja številka	Nova številka
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. Vsebina mnenja agencije

11. Komisija je z osnovno uredbo pooblaščen, da sprejema ukrepe za izvajanje bistvenih zahtev iz osnovne uredbe v zvezi z vzpostavitvijo in ohranitvijo visoke enotne ravni varnosti letalstva v Evropski uniji. Komisija pri oblikovanju takih izvedbenih ukrepov zagotovi, da omogočajo odziv na ugotovljene vzroke nesreč in resnih incidentov.
12. To mnenje vključuje predlog agencije za uredbo Komisije o izvajanju osnovne uredbe in njenih bistvenih zahtev kot del strukture predpisov, ki podpira celovit sistemski pristop k varnosti v letalstvu v skladu z načeli „boljše ureditve“. V predlogu uredbe so predvidene skupne zahteve za uporabo zračnega prostora, da se zagotovijo visoke enotne ravni varnosti. Agencija namerava v prihodnosti predlagati dodatne priloge in poddele k tej uredbi, kot bo potrebno za obravnavo dodatnih obveznih vprašanj. Pravilo je bilo oblikovano tako, da so glavni členi uredbe osredotočeni le na splošno uporabnost zahtev in datume začetka njihove veljavnosti. V prilogi in poddelih so opredeljene tehnične zahteve, uporaba pa je ustrezno posodobljena. Za vse dodatne priloge in poddele se bosta seveda uporabljala posebna dejavnost sprejemanja predpisov in posvetovanje v skladu s postopki sprejemanja predpisov agencije.
13. S sedanjim področjem uporabe tega predlaganega pravila se uvaja zahteva za vse zrakoplove, ki delujejo v zračnem prostoru Evropske unije, da morajo biti opremljeni s sistemom za preprečevanje trčenj v zraku, imenovanim ACAS II, z različico 7.1 logike za preprečevanje trčenj. Cilj uvedbe takega sistema je reševati znane varnostne težave.
14. Organizacija EUROCONTROL je zaradi vrste resnih incidentov in nesreč, v katerih niso bile upoštevane varnostne meje (vključno z dvema nesrečama zrakoplovov Yaizu 2001 in Überlingen 2002), skupini SIRE naložila izvedbo več varnostnih študij. V njih sta bila odkrita dva glavna razloga za te resne incidente in nesreče:
  - napaka sistema ACAS II, ko ni bilo mogoče preklicati nekaterih navodil za izogib (Resolution Advisory – RA), kadar je bil preklic potreben za odpravo nevarnosti trčenja;
  - pogosti primeri nenamernih nepravilnih manevrov letalskih posadk v napačno smer kot odziv na navodilo za izogib „Adjust Vertical Speed Adjust“ (prilagodi vertikalno hitrost, prilagodi).V nadaljnjih študijah je bilo ugotovljeno, da zaradi kombinacije teh dveh razlogov pri zrakoplovi, opremljenih s sistemom ACAS II z različico 7.0 logike za preprečevanje trčenj, obstaja tveganje trčenja v zraku  $2,7 \times 10^{-8}$  na uro letenja.
15. V sistemu ACAS II z različico 7.1 logike za preprečevanje trčenj se upošteva najnovejši tehnični razvoj (vključno z najboljšimi praksami ter znanstvenim in tehničnim

napredkom) na področju sistemov za preprečevanje trčenj v zraku, prispeval pa bo k zmanjšanju zgoraj navedenega tveganja trčenja v zraku.

16. Predlagano pravilo se uporablja za vse zrakoplove na turbinski pogon, ki imajo največjo potrjeno vzletno maso nad 5 700 kg ali lahko prevažajo več kot 19 potnikov. Glede na predlog, naj to pravilo začelo veljati 1. marca 2012 za nove zrakoplove, 1. decembra 2015 pa za vse druge zrakoplove. Datum za začetek uporabe v letu 2012 je bil predlagan ob upoštevanju časa, ki ga proizvajalci potrebujejo za začetek spreminjanja konstrukcije in proizvodnje.
17. Zrakoplovi, na katere se nanaša predlagano pravilo, so zrakoplovi, za katere se uporabljajo veljavne omejitve in izjeme, določene v Prilogi 6 organizacije ICAO (Delovanje zrakoplovov, del 1: Mednarodni komercialni zračni promet – Letala), in v dokumentu 7030/4 organizacije ICAO o dopolnilnih regionalnih postopkih. S sistemom ACAS II, ki vključuje različico 7.1 logike za preprečevanje trčenj, morajo biti opremljeni tudi zrakoplovi, za katere se veljavne zahteve ne uporabljajo, vendar so prostovoljno namestili sistem ACAS II.
18. V osnutku izvedbenega pravila, predlaganega v tem mnenju, so upoštevane spremembe zaradi javnega posvetovanja (NPA 2010-03), kakor so bile objavljene v dokumentu CRD k obvestilu o predlagani spremembi.

V Kölnu, 18. oktobra 2010

P. GOUDOU  
izvršni direktor