

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

OPINIA EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO nr 01/2005

W sprawie zatwierdzania Dostawców Baz Danych Nawigacyjnych

Wynikająca z zawiadomienia o proponowanej zmianie (dalej „NPA”) nr 3/2004 do wytycznych w sprawie certyfikacji producentów („wytyczne do Części 21”)

Wprowadzenie

Agencja uważa wdrożenie precyzyjnej nawigacji obszarowej P-RNAV za sprawę priorytetową i dokłada wszelkich starań, aby wprowadzić rozwiązania, które podniosą wydajność naszego systemu transportu powietrznego. Ponieważ wymaga to poprawy kontroli danych nawigacyjnych w samolotowych bazach danych nawigacyjnych, Agencja zobowiązała się kontynuować działania Wspólnych Władz Lotniczych (JAA) w tym zakresie. Zawiadomienie o proponowanej zmianie (*Notice of Proposed Amendment*) NPA nr 3/2004 w formie przedstawionej do konsultacji 27 maja 2004 r. było wynikiem tych działań. Dogłębna analiza prawna opcji przyjętej przez JAA w tej dziedzinie wykazała jednak, że obecne przepisy, określające uprawnienia Wspólnoty w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, nie zapewniają właściwych podstaw do uregulowania tworzenia baz danych nawigacyjnych.

Ponieważ wniosek ten wykluczał możliwość realizacji złożonej propozycji, zaistniała konieczność znalezienia rozsądnego, alternatywnego rozwiązania, pozwalającego mimo wszystko na wdrożenie precyzyjnej nawigacji obszarowej P-RNAV, przy jednoczesnym zminimalizowaniu wynikających z tego trudnień.

Odpowiedzi na uwagi do NPA

W okresie konsultacji otrzymano 90 uwag od 19 obecnych dostawców.

Już objaśnienia do NPA nr 3/2004 podnosiły kwestie prawne związane z zastosowaniem procedury certyfikacji producentów statków powietrznych (POA) do kontrolowania integralności baz danych nawigacyjnych; zawierały także szczególną prośbę o uwagi w tej sprawie.

Z nadesłanych uwag nie wynika jednolity pogląd, który byłby wspólny dla opiniodawców. Są oni podzieleni mniej więcej po równo na zwolenników i przeciwników zastosowania POA. Na wszystkie uwagi udzielono odpowiedzi zgodnie z Polityką Agencji, jak opisano wyżej. Nie dostarczają one jednak Agencji jasnych argumentów prawnych, przemawiających za tym, że prawo wspólnotowe w obecnym kształcie stanowi wystarczającą podstawę dla uregulowania tworzenia baz danych

nawigacyjnych. Przeciwnie, wiele komentarzy wręcz potwierdzało wątpliwości Agencji w tej sprawie.

Odpowiedziano na wszystkie pozostałe uwagi dotyczące meritum propozycji zawartych w NPA i po uzgodnieniu włączono je do ostatecznego tekstu wytycznych.

Ponieważ kwestia ta jest pilna, z czym zgadzają się wszystkie zainteresowane strony i co podkreślono na pierwszych spotkaniach Komitetu Konsultacyjnego ds. Norm Bezpieczeństwa (SSCC) i Grupy Doradczej Władz Krajowych (AGNA), Agencja uznała, że nie jest możliwe stosowanie formalnej procedury tworzenia prawa wymagającej niepodejmowania ostatecznych decyzji przed upływem dwóch miesięcy od daty przesłania odpowiedzi na uwagi.

W rezultacie, niniejszy dokument stanowi zarówno odpowiedź na uwagi do NPA nr 3/2004, jak i na opinię Agencji na jej temat. Opisuje on drogę dalszego postępowania, którą Agencja uważa za najlepszą oraz dalsze zamiary Agencji.

Polityka Agencji

Przewidując możliwe wyniki konsultacji, przedmiotowe zagadnienie omówiono na spotkaniach Komitetu Konsultacyjnego ds. Norm Bezpieczeństwa (SSCC) oraz Grupy Doradczej Władz Krajowych (AGNA) w celu zbadania ewentualnych możliwości wdrożenia precyzyjnej nawigacji obszarowej P-RNAV przy minimalnych powodowanych tym utrudnieniach. Zdaniem Agencji, najlepszym rozwiązaniem byłoby z pewnością zorganizowanie przez samą branżę systemu weryfikacji jakości danych nawigacyjnych dostarczanych przez dostawców i stosowanych przez operatorów lotniczych. Koncepcja ta, podobna do opracowanej przez IATA dla potrzeb audytów bezpieczeństwa operacyjnego w jej członkowskich liniach lotniczych (IOSA), wymaga jednak czasu na wdrożenie i nie mogłaby być realistycznym rozwiązaniem krótkookresowym. Agencja zasugerowała zatem zastąpienie branży, w celu wdrożenia systemu dobrowolnych audytów z wykorzystaniem materiałów opracowanych przez JAA, a odzwierciedlonych w NPA nr 3/2004 opublikowanej w bieżącym roku. Prowadziłoby to do wydania europejskim dostawcom baz danych listu akceptującego (*Letter of Acceptance*) na podstawie badania przeprowadzonego przez zespół Agencji. Zarówno SSAC, jak i AGNA, poparły tę propozycję, uznając ją - w świetle istniejących okoliczności - za najlepszą metodę dalszego postępowania w najbliższym czasie. W perspektywie długoterminowej branża powinna rozważyć sposoby i metody przejęcia tych czynności na zasadzie współpracy.

Metoda ta jest pod wieloma względami podobna do opcji proponowanej przez FAA, która także zajęła bardzo ostrożne stanowisko. Ponadto, standardy stosowane do weryfikacji przestrzegania norm przez dostawców danych nawigacyjnych będą takie same po obu stronach Atlantyku.

Wdrażanie powyższej polityki

Zgodnie z opisaną wyżej polityką, tworzony jest samodzielny dokument, który stosowany będzie przy badaniu dostawców baz danych w Europie; w przypadku zadowalających wyników takiego badania, wydawane będzie list akceptujący.

Dokument ten składa się z dwóch części: pierwsza część („Warunki”) przytacza postanowienia Części 21 sekcji A pkt. G, dostosowane dla potrzeb dostawców baz danych nawigacyjnych. Postanowiono jak najwierniej trzymać się oryginalnego tekstu, aby umożliwić stosowanie istniejących procedur zatwierdzania POA. Druga część dokumentu („Wytyczne”) zostanie opracowana na podstawie tekstu pierwotnej NPA, z uwzględnieniem uzgodnionych uwag do NPA .

Wreszcie, aby ułatwić prace zespołu badawczego i dać organizacjom przechodzącym ocenę możliwość lepszego przygotowania się, sporządzona zostanie lista wymogów dotyczących zgodności, zgodna z powyższym dokumentem.

Uzyskanie listu akceptacyjnego nie jest wymogiem obowiązkowym, ponieważ nie stanowi wyrazu obowiązkowej certyfikacji opartej na obowiązującej ustawie. List akceptacyjny nie będzie stanowił zaświadczenia, że dane produkowane przez daną organizację mogą być stosowane przez operatorów, lecz że dana organizacja posiada odpowiedni system kontroli przetwarzania danych. Operatorowi ułatwi to przeprowadzanie kontroli w tym samym zakresie, a odpowiednim władzom krajowym - wydawanie operatorom certyfikatów na korzystanie z przestrzeni powietrznej z ograniczoną separacją. Ostateczna odpowiedzialność za zezwalanie operatorom na operacje z zastosowaniem P-RNAV pozostaje przy władzach krajowych.

Operatorzy nie są zobowiązani do kupowania danych wyłącznie od organizacji, które otrzymały list akceptacyjny. Operatorzy mogą we własnym zakresie przeprowadzić odpowiednie weryfikacje lub zatrudnić w tym celu inne właściwe organizacje, tak aby przekonać właściwe władze, że dany operator może zostać dopuszczony do korzystania z przestrzeni powietrznej z P-RNAV.

Decyzja o podjęciu starań o uzyskanie listu akceptacyjnego EASA leży zatem całkowicie po stronie zainteresowanych dostawców baz danych. Jednakże, składając wniosek w tej sprawie, organizacja automatycznie deklaruje przyjęcie wszystkich obowiązków wiążących się z listem akceptacyjnym, opisanych w warunkach wniosku i wytycznych. Z drugiej strony, wydanie listu akceptacyjnego nie zapewnia jego posiadaczowi żadnych praw, stanowiąc jedynie potwierdzenie przez Agencję, iż dana organizacja spełnia właściwe, opublikowane warunki i wytyczne.

Kolonia, 14 stycznia 2005 r.

P. Goudou
Dyrektor Wykonawczy

Załączniki:

- Odpowiedzi na uwagi do NPA nr 3/2004
 - Warunki wydawania przez Agencję listu akceptacyjnego dostawcom baz danych nawigacyjnych, wytyczne dotyczące warunków Agencji w sprawie wydawania listów akceptacyjnych dostawcom baz danych nawigacyjnych
- Lista zgodności