



**AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**05/2010. SZ. VÉLEMÉNYE**

**(2010. október 18.)**

**a légtérhasználás közös követelményeiről és az üzemeltetési eljárásokról  
szóló XX/2010/EU bizottsági rendeletről**

## I. Általános megjegyzések

1. E vélemény célja segítséget nyújtani a Bizottság számára azáltal, hogy javaslatot tesz a légtérfelhasználás közös követelményeit és az üzemeltetési eljárásokat megállapító végrehajtási szabályra vonatkozóan. A legutóbb az 1108/2009/EK rendelettel<sup>1</sup> módosított 216/2008/EK rendelet<sup>2</sup> (a továbbiakban: alaprendelet) a 8b. cikkben megállapítja, hogy végrehajtási intézkedéseinek lehetővé kell tenniük az azonnali intézkedést a balesetek és a súlyos repülőesemények bizonyított okaival kapcsolatban.
2. Ezen túlmenően az alaprendelet 8. és 9. cikk előírja, hogy a légiforgalmi szolgáltatással (ATM) és a léginavigációs szolgálatokkal (ANS) kapcsolatos biztonsági követelmények a következőkre vonatkoznak:
  - a. egy tagállamban vagy egy harmadik országban nyilvántartásba vett és egy közösségi üzemeltető által üzemeltetett légi jármű üzemeltetője (4. cikk (1) bekezdés b) és c) pont); valamint
  - b. egy harmadik országbeli üzemeltető által használt légi jármű üzemeltetője (4. cikk (1) bekezdés d) pont).

Ezért a végrehajtási szabályjavaslat az alaprendeletben a „légtérhasználat” tekintetében meghatározott alapvető követelményekre alapszik. Ezek megállapítják, hogy valamennyi légi járművet (kivéve az 1. cikk (2) bekezdésének a) pontja és a 4. cikk (4) bekezdése alapján az alaprendelet hatályából kizárt légi járműveket) a repülés minden szakaszában és a repülőtér forgalmi területén a közös általános üzemeltetési szabályoknak és az adott légtér használatához meghatározott valamennyi eljárásnak megfelelően kell üzemeltetni. Előírás továbbá, hogy valamennyi légtérfelhasználó (közösségi és harmadik országbeli üzemeltető egyaránt) rendelkezzen a megfelelő rendszerelemekkel.

3. E szabályalkotási tevékenység hatályát az ATM.002. sz. feladatmeghatározás körvonalazza.
4. Ezt a véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) igazgatósága által meghatározott eljárás szerint<sup>3</sup>, az alaprendelet 19. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően fogadták el.
5. A szabályjavaslat figyelembe veszi az Európai Unióban és a nemzetközi jogszabályokban (ICAO) bekövetkezett fejleményeket az alaprendelet 2. cikkében meghatározott célkitűzéseknek megfelelően. A szabályjavaslat összhangban áll az ICAO szabványjaival és ajánlott gyakorlataival, mivel a felszerelési követelményt nem terjeszti ki a légi járművek további olyan populációira, amelyeket az ICAO nem vett be a követelmény hatálya alá. Mindazonáltal a szabályjavaslat bevezeti azt a követelményt, amely szerint a légi járműveket az ICAO által nemrégiben elfogadott határidőig 7.1 verziójú összeütközés-elhárító logikai szoftverrel rendelkező ACAS II-vel (fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer) kell ellátni.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1108/2009/EK rendelete a 216/2008/EK rendeletnek a repülőtér, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 309., 2009.11.24., 51. o.).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.03.19., 1. o.). A legutóbb a 2009. október 21-i 1108/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 309., 2003.10.31., 51. o.) módosított rendelet.

<sup>3</sup> Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról (a szabályalkotási eljárásról). 08-2007. számú EASA igazgatósági határozat, 2007.6.13.

## II. Konzultáció

6. A javasolt módosításra vonatkozó, 2010-03. sz. értesítést (Notice of Proposed Amendment, NPA)<sup>4</sup>, amely a bizottsági rendeletről szóló véleménytervezetet tartalmazta, 2010. március 26-án tették közzé az Ügynökség weboldalán.
7. A 2010. május 7-i határidőig az Ügynökség 175 észrevételt kapott nemzeti hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánvállalatoktól.
8. A beérkezett észrevételek mindegyikét visszaigazolták és egy észrevétel-válasz dokumentumba (CRD) foglalták, amelyet 2010. szeptember 16-án közzétettek az Ügynökség weboldalán. Ez az észrevétel-válasz dokumentum az észrevételeiket benyújtó valamennyi személy és szervezet felsorolását, illetve az Ügynökségnek ezekre az észrevételekre adott válaszait tartalmazza.
9. A beérkezett észrevételek támogatták a 7.1 verziójú összeütközés-elhárító logikai szoftverrel rendelkező ACAS II használatából eredő biztonsági előnyöket, és nagy többségük a korai bevezetést is támogatta. Néhány észrevételben – a biztonsági előnyök támogatása mellett – azt kérték, hogy e követelmények bevezetési időpontját harmonizálják a Szövetségi Légiközlekedési Hivatal (FAA) lépéseivel. Mivel azonban az FAA jelenleg nem tervezi egyértelműen e szabvány bevezetését, a harmonizáció nem lehetséges. Néhány további észrevételben a szóban forgó követelmény bevezetésének elhalasztását kérték, mivel arra számítanak, hogy a légtér kialakítása és használata tekintetében esetlegesen változtatásokat vezetnek be, amelyeket a SESAR és a NextGen keretében dolgoznak ki. Mindazonáltal, mivel a lehetséges változásokról jelenleg semmiféle végrehajtási terv nem áll rendelkezésre, ezeket a kérelmeket nem lehetett figyelembe venni.
10. A témának az ismert biztonsági kérdések megoldásában betöltött fontos szerepe miatt, és a mihamarabbi elfogadás és az érintett érdekelt felek kellő időben történő értesítése érdekében az Ügynökség a CRD-re vonatkozó konzultációs időszakot három hétre csökkentette. 2010. október 8-ig 9 észrevétel-beküldőtől 16 válasz érkezett a CRD-re. A megfelelés elfogadható eszközeire vonatkozó észrevételeket, amelyek nem képezik e vélemény tárgyát, később, a vonatkozó ügynökségi határozatban tárgyalják majd. A vélemény (végrehajtási szabályjavaslat) tárgyához kapcsolódó főbb válaszok a következők:

Az egyik észrevétel-beküldőtől számos olyan észrevétel érkezett, amely megkérdőjelezi az általános légi jármű-forgalmi (GAT) rendelkezések állami légi járműre való alkalmazhatóságát és az NPA szövegének használatát kérelmezi. Az Ügynökség egyetért az állami légi járműre való alkalmazhatósággal kapcsolatos reakciókkal és újból bevezeti az NPA eredeti szövegét. Mindazonáltal az Ügynökség elismeri, hogy az ACAS II valamennyi biztonsági előnyét csak akkor lehet kihasználni, ha minden GAT-ban üzemelő légi járművet felszerelnek vele.

Egy másik válaszban azt állították, hogy a szabályjavaslat pilóta nélküli légi jármű-rendszerekre (UAS) való alkalmazása helytelen és nem áll összhangban az ICAO politikájával. Az Ügynökség elfogadja ezt az állítást és bevezette az AUR.ACAS.100(d) bekezdést. Mindazonáltal számos technikai és üzemeltetési kérdést kell tisztázni, mielőtt engedélyeznék az UAS üzemeltetését el nem különített légtérben, ezért az ICAO UAS-politikája nem tekinthető biztos irányadó alapelvnek.

Egy további válaszban azt javasolták, hogy módosítsák az AUR.ACAS.100(b) bekezdést, amely megköveteli a fedélzeti berendezések kötelező meglétére vonatkozó követelmény hatálya alá tartozó, ACAS II-vel felszerelt légi járműtől, hogy választható követelményként a 7.1 verziójú szoftvert telepítsék rájuk. Az Ügynökség egyetért ezzel a

---

<sup>4</sup> Lásd a szabályalkotási archívumot a következő címen: <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

javaslattal és bevezeti az AUR.ACAS.100(c) bekezdést a szóban forgó légi jármű választható követelményére vonatkozóan.

Az egyik válasz a végrehajtási szabályjavaslat hatályának kiterjesztését indítványozta, hogy az magában foglalja az ACAS II meglétét a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint közlekedni képes valamennyi légi járművön, mivel ez további repülésbiztonsági előnyökkel járna. Az ACAS II meglétére vonatkozó szabály hatályának az ICAO által meghatározott meglévő légi jármű-populáción túlra történő kiterjesztése nem tartozik e feladat hatáskörébe. Az Ügynökség elismeri, hogy a hatály kiterjesztéséből nagy valószínűséggel további repülésbiztonsági előnyök származnának; azonban a hatály ehhez hasonló bármilyen kiterjesztését külön szabályalkotási feladat keretében kellene elvégezni az Ügynökség szabályalkotási eljárásaival összhangban és egy teljes szabályozási hatásvizsgálat elvégzésével együtt.

A többi válasz kapcsán az Ügynökség nem eszközölt további módosításokat javaslatában, azonban az Ügynökség által végzett további felülvizsgálat kisebb szövegbeli következetlenségekre derített fényt, amelyeket kijavítottak. Érdemes megjegyezni, hogy az AUR.ACAS részre alkalmazandó számozást módosították, hogy az összhangban legyen az Ügynökség szabályainak számozásával, a következő megfelelés szerint:

Korábbi számozás	Új számozás
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. Az Ügynökség véleményének tartalma

11. Az alaprendelet felhatalmazza a Bizottságot az alaprendelet végrehajtására vonatkozó intézkedések elfogadására az alaprendelet alapvető követelményeinek tekintetében az Európai Unión belüli repülésbiztonság egységesen magas szintjének létrehozása és fenntartása céljából. Az ilyen végrehajtási intézkedések kidolgozása során a Bizottság gondoskodik arról, hogy azok lehetővé tegyék az azonnali intézkedést a balesetek és a súlyos repülőesemények bizonyított okaival kapcsolatban.
12. Ez a vélemény az alaprendelet és annak alapvető követelményei végrehajtásáról szóló olyan bizottsági rendeletre vonatkozó ügynökségi javaslatot tartalmaz, amely a repülésbiztonság átfogó rendszerszemléletét támogató szabályszerkezet része és összhangban áll a jobb szabályozás alapelveivel. E rendeletjavaslat bevezeti a légtérhasználás közös követelményeit a repülésbiztonság egységes és magas szintjének biztosítása céljából. Az Ügynökség szándékában áll, hogy a jövőben e rendelet további mellékleteire és alrészeire vonatkozóan is javaslatot nyújtson be, ahogyan azt a további kötelezőségekre vonatkozó kérdések szükségessé teszik. Ezért a szabály szerkezetét úgy alakították ki, hogy a rendelet fő cikkei kizárólag a követelmények általános alkalmazhatóságára és hatálybalépésük időpontjaira összpontosítsanak. A mellékletek és az alrészek tartalmazzák a technikai követelményeket és ennek megfelelően részletezik az alkalmazhatóságot. A további mellékletek és alrészek kidolgozása természetesen külön szabályalkotási feladatot jelent és konzultáció keretében történik az Ügynökség szabályalkotási eljárásainak megfelelően.
13. E szabályjavaslat jelenlegi hatálya egy olyan követelményt vezet be, amely az Európai Unió légterében üzemelő valamennyi légi jármű számára előírja a 7.1 verziójú

összeütközés-elhárító logikai szoftverrel rendelkező fedélzeti összeütközés-elhárító rendszerrel, azaz ACAS II-vel történő felszereltséget. E rendszer bevezetésének célja az ismert repülésbiztonsági kérdések megoldása.

14. Több olyan súlyos repülőesemény és baleset eredményeképpen, amelyben nem sikerült a biztonsági tűréshatáron belül maradni (beleértve két balesetet: a 2001-ben Yaizuban és 2002-ben Überlingenben történt balesetet), az EUROCONTROL a SIRE-csoporttól repülésbiztonsági tanulmányorozatot rendelt meg. Ezek a tanulmányok e súlyos repülőesemények és balesetek két fő indokára mutattak rá:
- az ACAS II elmulasztotta néhány elkerülési javaslat (Resolution Advisories, RA) visszavonását, amikor a visszavonásra lett volna szükség az ütközési veszély elkerüléséhez;
  - a „vertikális sebesség kiigazítása” (Adjust Vertical Speed) elkerülési javaslatra a repülőszemélyzet gyakran nem szándékosan a rossz irányba hajt végre helytelen manővert.

További tanulmányok arra a következtetésre jutottak, hogy e két indok kombinációja következtében a 7.0 verziójú összeütközés-elhárító logikai szoftverrel rendelkező ACAS II-vel felszerelt légi járművek esetében a légi ütközés kockázata repülési óránként  $2,7 \times 10^{-8}$ .

15. A 7.1 verziójú összeütközés-elhárító logikai szoftverrel rendelkező ACAS II a fedélzeti összeütközés-elhárító rendszerek terén a legfejlettebb (beleértve a bevált gyakorlatokat, a tudományos és műszaki fejlődést), és hozzájárul a fent említett légi összeütközési kockázat csökkentéséhez.
16. A szabályjavaslatot valamennyi olyan turbinameghajtású repülőgépre alkalmazni kell, amelynek bizonyítvány szerinti legnagyobb felszálló tömege meghaladja az 5700 kg-ot vagy több mint 19 utas szállítására jogosult. A javaslat szerint a szabálynak az újonnan épült légi járművek esetében 2012. március 1-jén, minden egyéb légi jármű esetében 2015. december 1-jén kell hatályba lépnie. A kezdeti alkalmazás 2012. évi dátumát a gyártók számára a tervezési és gyártási módosítások bevezetéséhez szükséges idő figyelembevételével javasolták.
17. E szabályjavaslat azokat a légi járműveket érinti, amelyekre a ICAO 6. mellékletének (A légi jármű üzemeltetése) 1. részében (Nemzetközi kereskedelmi légiszállítás – Repülőgépek) meghatározott meglévő korlátozásokot és kivételeket, illetve a 7030/4. sz. ICAO-dokumentumban foglalt regionális kiegészítő eljárásokat kell alkalmazni. Továbbá azokat a légi járműveket, amelyekre ugyan nem vonatkoznak a jelenlegi követelmények, de rendelkeznek önkéntes alapon telepített ACAS II rendszerrel, a 7.1 verziójú összeütközés-elhárító logikai szoftverrel rendelkező ACAS II-vel kell felszerelni.
18. Az e vélemény által javasolt végrehajtási szabálytervezet a nyilvános konzultáció (NPA 2010-03) eredményeként elvégzett módosításokat tükrözi az NPA-hoz kapcsolódó CRD-ben közzétettek szerint.

Köln, 2010. október 18.

P. GOUDOU  
ügyvezető igazgató