



**ÁLIT NR. 05/2010**

**FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU**

**þann 18. október 2010**

**fyrir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. XX/2010  
sem setur almennar kröfur og starfsreglur um notkun lofthelgi**

## I. Almennt

1. Tilgangur þessa álits er að aðstoða framkvæmdastjórnina með því að leggja til að innleiða reglur sem setja almennar kröfur og starfsreglur um notkun lofthelgi. Reglugerð (EB) nr. 216/2008<sup>1</sup> (vísast til hér eftir sem 'Grunn reglugerðin'), með síðari breytingum með reglugerð (EC) No 1108/2009<sup>2</sup>, kveður á í grein 8b að innleiðingaraðgerðir hennar skulu gera ráð fyrir tafarlausum viðbrögðum við þekktum orsökum slysa og alvarlegra atvika.
2. Ennfremur þá krefjast greinar 8 og 9 Grunn reglugerðarinnar að ATM/ANS tengdar öryggiskröfur séu lagðar á:
  - a. Rekstraraðila loftfara sem skráð eru í aðildarríkjum eða skráð í þriðja ríki og stjórnað af bandalags rekstraraðila (b og c liður 1. mgr. 4. gr.);
  - b. Rekstraraðila loftfara sem stjórnað er af stjórnanda frá þriðja ríki (d. liður 1. mgr. 4. gr.).

Þar af leiðandi er hin fyrirhugaða innleiðingarregla byggð á nauðsynlegum kröfum sem settar eru í Grunn reglugerðinni á 'notkun lofthelgi'. Þær ákvarða að öllum loftförum, (nema þau sem eru undanskilin því sem Grunn reglugerðin nær yfir með a. lið 2. mgr. 1. gr. og 4. mgr. 4. gr.), á öllum stigum flugs eða hreyfingar á flugfelli, skuli vera stjórnað samkvæmt almennum stjórnunarreglum og sérhverjum viðeigandi tilgreindum ferlum fyrir notkun viðkomandi lofthelgi. Hún kveður enn fremur á um að allir notendur lofthelgi (bæði bandalags rekstraraðilar og rekstraraðilar frá þriðju ríkjum) skulu vera með viðeigandi búnaði.

3. Umfang þessarar reglusetningar er útlistað í starfsskilmálum (ToR) ATM.002.
4. Búið er að innleiða þetta álit, í kjölfar ferilsins sem tilgreindur er af stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu (Stofnunin)<sup>3</sup>, í samræmi við ákvæði 19. gr. Grunn reglugerðarinnar.
5. Fyrirhuguð regla hefur tekið mið af þróun Evrópusambandsins og alþjóðaréttar (ICAO), eins og sett er fram í markmiðum 2. gr. Grunn reglugerðarinnar. Hin fyrirhugaða regla samræmist ICAO stöðlum og ráðlögðum starfsvenjum að því leyti að hún teygir ekki kröfur um búnað yfir á aðrar gerðir loftfara en þær sem þegar eru innifaldar í ICAO. Hins vegar, þá innleiðir hin fyrirhugaða regla þá kröfu um að loftför séu með ACAS II með árekstrarvara útgáfu 7.1 fyrir þær dagsetningar sem ICAO hafði áður lagt til.

## II. Ráðgjöf

6. Tilkynningin um fyrirhugaða breytingu (NPA) 2010-03<sup>4</sup> sem innihélt drög að áliti fyrir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar var birt á heimasíðu Stofnunarinnar þann 26. Mars 2010.
7. Fyrir frestdag þann 7. maí 2010 hafði stofnuninni borist 175 athugasemdir frá stjórnvöldum einstakra ríkja, fagsamtaka og einkafyrirtækjum.

<sup>1</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 þann 20. Febrúar 2008 um almennar reglur á sviði borgaralegs flugs og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem felldi úr gildi reglugerð ráðsins 91/670/EEC, reglugerð (EB) nr. 1592/2002 og tilskipun 2004/36/EC (OJ L 79, 19.3.2008, bls. 1). Reglugerð með síðari breytingum með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EC) nr. 1108/2009 þann 21. október 2009 (OJ L 309, 24.11.2009, bls. 51).

<sup>2</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EC) nr. 1108/2009 þann 21. október 2009 sem breytti reglugerð (EB) nr. 216/2008 á sviði flugvalla, flugumferðarstjórnunar og stýringar loftfara og felldi úr gildi reglugerð 2006/23/EC (OJ L 309, 24.11.2009, bls. 51).

<sup>3</sup> Ákvörðun framkvæmdastjórnar varðandi aðferðina sem Stofnunin ætti að beita við að gefa út ákvarðanir, vottorðalýsingar og leiðbeinandi efni (reglugerðarferli). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</sup> Sjá skjalageymslu reglugerðar <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

8. Allar athugasemdir sem bárust hafa verið samþykktar og færðar inn í svarskjal fyrir athugasemdir (CRD), sem var birt á heimasíðu Stofnunarinnar þann 16. september 2010. Þetta CRD felur í sér lista yfir alla aðila og samtök sem gerð athugasemdir of svör stofnunarinnar við þessum athugasemdum.
9. Allar athugasemdir sem bárust studdu öryggisbótina sem fengist með notkun ACAS II með árekstrarvara útgáfi 7.1 og hreinn meirihluti studdi snemmbúna innleiðingu. Nokkrar athugasemdir, þrátt fyrir að styðja við öryggisbótina, óskuðu þess að dagsetning þessara krafna yrði samræmd við FAA. Hins vegar þar sem FAA hefur ekki gefið til kynna neina skýra áætlun til að innleiða þennan staðal þá er slík samræming ekki möguleg. Nokkrar viðbótar athugasemdir óskuðu eftir að innleiðingu á slíkri kröfu yrði frestað til að bíða eftir hugsanlegum breytingum á hönnun og notkun lofthelgi sem verður hannað fyrir SESAR og NextGen. Hins vegar, þar sem ekki hafa verið gerðar neinar innleiðingaráætlanir fyrir þessar mögulegu breytingar, þá var ekki heldur mögulegt að taka þessar athugasemdir til greina.
10. Vegna mikilvægis þess að takast á við þekkt öryggisatriði, og þannig gera snemmbúna innleiðingu mögulega og þar með tímanlega tilkynningu til hagsmunaaðila sem verða fyrir áhrifum, stytta Stofnunin ráðgjafartíma CRD niður í þrjár vikur. Þann 8. október 2010 bárust 16 viðbrögð við CRD frá 9 aðilum. Viðbrögðin tengdust ásættanlegri ráðstöfum samþykktar sem er ekki efni þessa álits og verður fjallað um það í viðeigandi ákvörðun Stofnunarinnar. Viðbrögð sem tengdust efni þessa álits (fyrirhuguð innleiðingarregla) eru eftirfarandi:

Fjöldi viðbragða sem bárust frá einum aðila sem drógu í efa hversu mikið ákvæði um almenna flugumferð (GAT) eiga við um loftför opinberra aðila og óskaði eftir notkun NPA textans. Stofnunin tekur undir með viðbrögðunum varðandi hvernig þetta á við loftför opinberra aðila og hefur endurinnleitt NPA textann. Hins vegar gerir Stofnunin sér grein fyrir að endanleg öryggisbót ACAS II getur einungis fengist þegar öll loftför sem falla undir GAT hafa þann búnað.

Önnur viðbrögð lögðu til að beiting fyrirhugaðrar reglu á ómönnuð loftför (UAS) væri ekki rétt og ekki í samræmi við ICAO stefnu. Stofnunin samþykkir þessa tillögu og hefur innleitt málsgrein AUR.ACAS.100(d). Hins vegar er mikið af tæknilegum og rekstrarlegum atriðum sem þarf að taka á áður en hægt er að leyfa rekstur UAS í opinni lofthelgi og þar af leiðandi er ekki hægt að notast við ICAO UAS stefnu sem viðmiðunarreglur.

Enn önnur viðbrögð lögðu til breytingu á AUR.ACAS.100(b) sem gerir þá kröfu að loftför, sem eru ekki innan gildissviðs lögbundinnar burðargetu, sem eiga að vera ACAS II til að geta uppfært hugbúnaðar útgáfu 7.1 sem valkvæðan kost. Stofnunin er sammála þessari tillögu og hefur innleitt AUR.ACAS 100(c) sem valkvætt skilyrði fyrir slík loftför.

Ein viðbrögð lögðu til að útvíkka svið fyrirhugaðrar innleiðingarreglu til að fela í sér að öll lögftför með IFR geti verði búin ACAS II þar sem þetta myndi skila sér í viðbótar öryggisbótum. Útvíkkun sviðs fyrir loftför sem eiga að bera ACAS II umfram þær gerðir loftfara sem þegar er ákvarðað af ICAO var handan umfangs þessa verkefnis. Stofnunin viðurkennir viðbótar öryggisbótina sem myndi að öllum líkindum hljóta af því að auka við gildissviðið; hins vegar, yrði öll slík útvíkkun að vera sérstakt reglugerðarverkefni, í samræmi við reglugerðarferla Stofnunarinnar og yrði að fela í sér fullbúið reglubundið áhrifamat.

Hin viðbrögðin hafa ekki orðið til þess að Stofnunin hafi gert neinar viðbótar breytingar á tillögu sinni; hins vegar, frekari skoðun Stofnunarinnar leiddi í ljós minni háttar ósamræmi í texta, sem hefur verið leiðrétt. Þess skal geta að númerkerfið sem é við hluta AUR.ACAS hefur verið breytt í samræmi við númerakerfi Stofnunarinnar og er samanburðurinn á milli þeirra eftirfarandi;

Gamla númer	Nýja númer
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. Innihald álits Stofnunarinnar

- Grunn reglugerðin veitir framkvæmdastjórninni vald til grípa til ráðstafana til að innleiða Grunn reglugerðina og nauðsynlegar kröfur hennar með tilliti til að koma á háum samræmdum staðli flugöryggis í Evrópusambandinu. Þegar verið er að þróa slíkar innleiðingaraðgerðir skal framkvæmdastjórnin tryggja að þær geri ráð fyrir viðbrögðum við þekktum orsökum slysa og alvarlegra atvika.
- Þetta álit felur í sér tillögu Stofnunarinnar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar á innleiðingu Grunn reglugerðarinnar og nauðsynlegra krafna hennar, sem hluta af regluverki sem styður við heildarkerfisbundna nálgun að flugöryggi og í samræmi við grundvallarreglur um 'betri stjórnun'. Þessi fyrirhugaða regla innleiðir almenn skilyrði við notkun sameiginlegrar lofthelgi til að tryggja hátt og samræmt öryggisstig. Það er vilji Stofnunarinnar að leggja til viðbótar viðauka og undirkafla við þessa reglugerð í framtíðinni eftir því sem nauðsynlegt reynist til að takast á við viðbótar skyldubundin atriði. Því hefur reglan verið byggð upp þannig að aðal greinar reglugerðarinnar miða eingöngu að almennri beitingu og dagsetningunni sem þær taka gildi. Viðaukarnir og undirkaflarnir veita tæknilegar kröfur og fínþússa hvernig þær eiga við hverju sinni. Allir viðbótar viðaukar og undirkaflar verða að sjálfsgöðu háð sérstöku reglugerðarverkefni og ráðgjöf í samræmi við reglugerðarferla Stofnunarinnar.
- Núverandi gildissvið fyrirhugaðrar reglu innleiðir kröfu um að öll loftför sem eru rekin innan lofthelgi Evrópusambandsins verði búin árekstrarvarakerfi sem kallast ACAS II með árekstrarvara útgáfu 7.1. Innleiðing slíks kerfis er til að taka á þekktu öryggisvandamáli.
- Í kjölfar raða af alverlegra atvika og slysa þar sem farið hefur verið fram úr öryggiskekklumörkum (þar með talin tvö atvik; Yaizu 2001 og Überlingen 2002), studdi EUROCONTROL SIRE teymið til að gera röð öryggisprófana. Þessar prófanir leiddu í ljós tvær meginástæður fyrir þessum alvarlegu tilvikum og slysum:
  - Brestur ACAS II til að snúa ákveðnum úrlausnarráðum (RA) þegar þörf er á viðsnúningi til að lesa úr hættu á árekstri;
  - Tíð atvik óafvitandi röngum aðgerðum í vitlausa átt miðað við 'Lagaðu lóðréttan hraða laga' RA.

Frekari rannsóknir sýna að vegna samblands þessara tveggja rannsókna eru loftför með ACAS II með árekstrarvörn útgáfu 7.0 í hættu á árekstri í lofti  $2.7 \times 10^{-8}$  af hverjum flugtíma.
- ACAS II með árekstrarvörn útgáfu 7.1 endurspeglar nýjustu og bestu (þar með talið bestu venjur, vísindalegar og tæknilegar framfarir) á sviði árekstrarvarakerfa í lofti og mun eiga hlut í minni hættu á árekstri í lofti eins og getið er að ofan.
- Fyrirhuguð regla á við öll loftför með sprengjuhreyfil með hámarks vottaða flugtaksþyngd yfir 5 700 kg eða heimiluð til að bera fleiri en 19 farþega. Það er lagt til að reglan taki gildi þann 1. mars 2010 fyrir nýsmíðuð loftför og 1. desember 2015 fyrir öll önnur loftför. 2012 dagsetningin fyrir upphaflega beitingu hefur verið lögð til með tilliti til þess tíma sem það tekur framleiðendur til að koma í gegn hönnunar og framleiðslubreytingum.
- Loftförin sem verða fyrir fyrirhugaðri reglu eru þau sem núverandi takmarkanir og undanþágur sem tilgreindar eru í ICAO viðauka 6 Rekstur loftfara 1. Hluti Alþjóðleg

atvinnuflugumferð – flugvélar og ICAO Doc Operation 7030/4 svæðisbundnar starfsreglur eiga við. Einnig þau loftför sem verða ekki fyrir áhrifum en hafa sett upp ACAS II af sjálfsdáðum þurfa að vera með ACAS II með árekstrarvörn útgáfu 7.1.

18. Drögin að innleiðingarreglu ein og hún er lögð til í þessu álitu endurspeglar breytingar í kjölfar almennings ráðgjafar (NPA 2010-03) eins og gefið er út í CRD við NPA.

Cologne, 18. október 2010.

P. GOUDOU

Framkvæmdastjóri