



AVIS N° 05/2010

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 18 octobre 2010

**pour un règlement de la Commission (UE) n° XX/2010
établissant des exigences communes pour l'usage de l'espace aérien et des
procédures d'exploitation**

I. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif d'aider la Commission en proposant une règle de mise en œuvre établissant des exigences communes pour l'usage de l'espace aérien et des procédures d'exploitation. Le règlement (CE) n° 216/2008¹ (ci-après «le règlement de base»), modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1108/2009², prévoit à l'article 8 ter, que ses mesures de mise en œuvre permettent de faire face immédiatement aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.
2. En outre, les articles 8 et 9 du règlement de base demandent que les exigences de sécurité de la GTA/SNA soient obligatoires pour:
 - a. les exploitants d'aéronefs immatriculés dans un État membre ou dans un pays tiers et utilisés par un exploitant européen [article 4, paragraphe 1, points b) et c)]; et
 - b. les exploitants d'aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers (article 4, paragraphe 1, point d)].

Ainsi, la règle de mise en œuvre proposée se fonde sur les exigences essentielles établies par le règlement de base sur «l'utilisation de l'espace aérien». Ces exigences prévoient que tous les aéronefs [excepté ceux qui sont exclus du champ d'application du règlement de base en vertu de l'article 1, paragraphe 2, point a) et de l'article 4, paragraphe 4], durant toutes les phases de vol et sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, sont exploités conformément aux règles d'exploitation générales communes et à toute procédure applicable prévue pour l'utilisation de l'espace aérien en question. Il est en outre demandé à tous les utilisateurs de l'espace aérien (exploitants européens et exploitants des pays tiers) d'être équipés des composants nécessaires.

3. Le champ d'application de cette activité de réglementation est explicité dans les termes de référence (TdR) ATM.002.
4. L'avis a été adopté selon la procédure spécifiée par le conseil d'administration³ de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après «l'Agence»), conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement de base.
5. La règle proposée a été élaborée en tenant compte du droit européen et international (OACI), comme indiqué dans les objectifs de l'article 2 du règlement de base. La règle proposée est conforme aux normes applicables et aux pratiques recommandées par l'OACI, car elle n'étend pas les exigences en matière d'équipage à d'autres personnes présentes à bord de l'aéronef que celles prévues par l'OACI. Cependant, la règle proposée instaure l'obligation d'être équipé de la version 7.1 du système anticollision embarqué ACAS II avant l'échéance récemment fixée par l'OACI.

II. Consultation

6. L'avis de proposition de modification (APM) 2010-03⁴ contenant le projet d'avis sur un règlement de la Commission a été publié sur le site internet de l'Agence le 26 mars 2010.

¹ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

² Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

³ Décision du conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour l'émission des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (Procédure de réglementation). CA EASA 08-2007 du 13.06.2007.

7. À la date butoir du 7 mai 2010, l'Agence avait reçu 175 commentaires émanant des administrations nationales, des organisations professionnelles et des sociétés privées.

Accusé de réception a été donné concernant la totalité des commentaires reçus et ceux-ci ont été intégrés dans un document de réponse aux commentaires (DRC), qui a été publié le 16 septembre 2008 sur le site internet de l'Agence. Ce DRC comporte une liste de toutes les personnes et organismes ayant transmis des commentaires et les réponses de l'Agence à ces commentaires.

8. Tous les commentaires saluaient les avantages en matière de sécurité découlant de l'utilisation de la version 7.1 du système anticollision embarqué ACAS II et une nette majorité soutenait son introduction rapide. Certains commentaires, bien qu'enthousiastes à l'égard des avantages en termes de sécurité, demandaient que la date d'introduction de ces exigences se fasse en accord avec la FAA. Toutefois, la FAA n'ayant à ce jour présenté aucun plan précis de mise en œuvre des normes, il n'est pas possible d'harmoniser les dates d'introduction. Quelques autres commentaires demandaient que soit reportée l'introduction de ces exigences, en attendant les éventuels changements apportés à la conception et à l'utilisation de l'espace aérien par SESAR et NextGen. Cependant, aucun plan de mise en œuvre n'étant à ce jour disponible pour ce qui est de ces éventuels changements, il n'était pas non plus possible de prendre en considération ces demandes.

9. Compte tenu de l'importance du sujet quand il est question des enjeux de sécurité connus, justifiant une adoption rapide et une notification aux acteurs concernés en temps utiles, l'Agence a réduit la période de consultation du DRC à trois semaines. Le 8 octobre 2010, 16 réactions au DRC émanant de 9 commentateurs étaient disponibles. Les réactions relatives aux moyens acceptables de mise en conformité, qui ne concernent pas le présent avis, seront traitées prochainement dans une décision de l'Agence à ce sujet. Les principales réactions en rapport avec le sujet du présent avis (proposition de règle de mise en œuvre) sont les suivantes:

Un certain nombre de réactions d'un commentateur portaient sur la possibilité d'appliquer les dispositions sur la circulation aérienne générale (CAG) aux aéronefs de l'État et demandaient l'utilisation du texte de l'APM. L'Agence approuve les réactions relatives à l'application des dispositions aux aéronefs de l'État et a réintroduit le texte original de l'APM. L'Agence reconnaît toutefois qu'il faudra attendre que tous les aéronefs voyageant sous la CAG soient équipés pour pouvoir bénéficier des avantages complets en matière de sécurité offerts par ACAS II.

Une autre réaction laissait entendre que l'application de la règle proposée aux systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) n'était pas correcte ni conforme à la politique de l'OACI. L'Agence a accepté cet argument et a ajouté le paragraphe AUR.ACAS.100(d). Toutefois, il convient de régler un certain nombre de questions techniques et opérationnelles avant de permettre des vols d'UAS dans un espace aérien non ségrégué; la politique de l'OACI en matière d'UAS ne peut donc être considérée comme un principe directeur strict.

Une autre réaction proposait de modifier le paragraphe AUR.ACAS.100(b), qui demande que les aéronefs qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'obligation d'emport d'équipements et qui sont dotés du système ACAS II installent la version 7.1 du logiciel comme exigence volontaire. L'Agence accepte cette proposition et a introduit le paragraphe AUR.ACAS 100(c) comme exigence volontaire pour ces aéronefs.

Une des réactions conseillait d'élargir le champ d'application de la règle de mise en œuvre proposée afin d'étendre l'installation d'ACAS II à tous les aéronefs IFR pouvant supporter le logiciel, pour augmenter les avantages en termes de sécurité. Étendre le champ d'application de l'installation d'ACAS II au-delà de la flotte aérienne existante établie par l'OACI ne rentre pas dans les objectifs de cette mission. L'Agence reconnaît

⁴ Voir les archives relatives à l'élaboration de la réglementation (*Rulemaking Archives*) à l'adresse, <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

qu'étendre le champ d'application engendrerait très probablement des avantages supplémentaires en termes de sécurité; toutefois, une telle extension fera l'objet d'une mission spécifique de réglementation, conformément aux procédures de réglementation de l'Agence et en prévoyant une évaluation approfondie de l'impact réglementaire.

Les autres réactions n'ont pas amené l'Agence à modifier ultérieurement sa proposition; un réexamen réalisé par l'Agence a toutefois permis de corriger certaines incohérences mineures dans le texte. Il convient de noter que la numérotation de la partie AUR.ACAS a été modifiée pour correspondre à la numérotation de la règle de l'Agence, selon les correspondances suivantes:

Ancien numéro	Nouveau numéro
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. Contenu de l'avis de l'Agence

10. Le règlement de base confère à la Commission le pouvoir d'adopter des mesures pour mettre en œuvre le règlement de base dans ses exigences essentielles, en ce qui concerne l'établissement et le maintien d'un degré d'uniformité élevé en matière de sécurité aérienne dans l'Union européenne. En élaborant de telles mesures de mise en œuvre, la Commission veillera à ce que celles-ci permettent de répondre aux causes connues d'accidents ou d'incidents graves.
11. Le présent avis contient une proposition de l'Agence pour un règlement de la Commission établissant le règlement de base et ses exigences essentielles, qui font partie de la structure de réglementation soutenant l'ensemble de l'approche du système de sécurité aérienne, conformément aux principes de «meilleure réglementation». La proposition de réglementation introduit des exigences communes d'usage de l'espace aérien pour assurer un niveau uniforme élevé de sécurité. L'Agence a l'intention de proposer, à l'avenir, des annexes et sous-parties supplémentaires au règlement pour inclure les nouveaux enjeux obligatoires. La règle est ainsi rédigée de manière à ce que les principaux articles du règlement se concentrent exclusivement sur l'applicabilité générale des exigences et sur les dates d'entrée en vigueur. Les annexes et sous-parties prévoient les exigences techniques et redéfinissent l'applicabilité en conséquence. Toute annexe ou sous-partie fera évidemment l'objet d'une tâche spécifique de réglementation et d'une consultation, conformément aux procédures de réglementation de l'Agence.
12. Le champ d'application actuel de la règle proposée introduit l'obligation pour tout aéronef circulant dans l'espace aérien de l'Union d'être équipé d'un système anticollision embarqué, baptisé ACAS II, doté de sa version 7.1. Ce système permettra de régler les problèmes actuels de sécurité.
13. À la suite de nombreux incidents graves et accidents lors desquels les marges de sécurité ont été dépassées (entre autres les accidents de Yaizu en 2001 et d'Überlingen en 2002), EUROCONTROL a financé l'équipe SIRE pour qu'elle entreprenne une série d'études sur la sécurité. Ces études ont révélé deux importants facteurs à l'origine de ces incidents graves et accidents:
 - l'échec d'ACAS II de modifier certains avis de résolution (RA), en cas de nécessité, pour éloigner le risque de collision;

- des cas répétés de manœuvres incorrectes non intentionnelles de la part de l'équipage, ne respectant pas l'avis de résolution «Adjust vertical speed, adjust».

Des études approfondies ont établi que par la combinaison de ces deux facteurs, les aéronefs équipés de la version 7.1 du système anticollision embarqué ACAS II couraient un risque de collision en vol égal à $2,7 \times 10^{-8}$ par heure de vol.

14. La version 7.1 du système anticollision embarqué ACAS II est à la pointe de la technologie (meilleures pratiques, progrès scientifiques et techniques) dans le domaine des systèmes anticollision embarqués et permet de réduire le risque de collision en vol évoqué précédemment.
15. La règle proposée s'applique à tous les avions à turbine dont la masse maximale certifiée au décollage dépasse les 5 700 kg ou autorisés à transporter plus de 19 passagers. La règle devrait entrer en vigueur le 1^{er} mars 2012 pour les nouveaux aéronefs et le 1^{er} décembre 2015 pour les autres. La date butoir de 2012 pour une première entrée en vigueur tient compte des délais nécessaires aux constructeurs pour adapter les changements à la conception et à la production.
16. Les aéronefs concernés par cette règle telle que proposée sont ceux auxquels s'appliquent les restrictions et exceptions existantes, précisées dans la première partie (transport aérien commercial international - aéronefs) de l'annexe 6 (exploitation technique des aéronefs) de l'OACI et dans le document 7030/4 de l'OACI sur les procédures régionales supplémentaires. Les aéronefs qui ne sont pas concernés par les exigences actuelles mais qui ont installé spontanément un système ACAS II doivent également être équipés de la version 7.1 du système anticollision embarqué ACAS II.
17. Le projet de proposition de règle de mise en œuvre présenté dans cet avis tient compte des changements apportés à la suite de la consultation publique (APM 2010-03) et publiés dans le DRC de l'APM.

Cologne, le 18 octobre 2010.

P. GOUDOU
Directeur exécutif