



PARECER N.º 05/2010

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 18 de Outubro de 2010

sobre um Regulamento (UE) n.º XX/2010 da Comissão

**que estabelece procedimentos operacionais e requisitos comuns relativos à
utilização do espaço aéreo**

I. Aspectos gerais

1. O presente parecer tem por objectivo assistir a Comissão, propondo uma regra de execução que estabelece requisitos comuns e procedimentos operacionais relativos à utilização do espaço aéreo. O Regulamento (CE) n.º 216/2008¹ (doravante designado por «Regulamento de Base»), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009², estabelece no artigo 8.ºB que as medidas necessárias à sua aplicação devem permitir uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e de incidentes graves.
2. Além disso, os artigos 8.º e 9.º do Regulamento de Base estabelecem que os requisitos de segurança aplicáveis aos ATM/ANS devem ser impostos a:
 - a. operadores de aeronaves registadas num Estado-Membro ou registadas num país terceiro e utilizadas por um operador comunitário (artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c)); e
 - b. operadores de aeronaves utilizadas por um operador de um país terceiro (artigo 4.º, n.º 1, alínea d)).

Por conseguinte, a regra de execução proposta baseia-se nos requisitos essenciais relativos à «utilização do espaço aéreo» estabelecidos no Regulamento de Base. Esses requisitos determinam que todas as aeronaves (excepto as que são excluídas do âmbito de aplicação do Regulamento de Base pelo artigo 1.º, n.º 2, alínea a), e pelo artigo 4.º, n.º 4), em todas as fases de voo ou na área de movimento de um aeródromo, devem ser operadas de acordo com as regras gerais comuns relativas a operações e com todos os procedimentos especificados aplicáveis para a utilização daquele espaço aéreo. É ainda exigido que todos os utilizadores do espaço aéreo (quer operadores comunitários, quer operadores de países terceiros) disponham dos componentes requeridos.

3. O âmbito desta actividade regulamentadora é delineado nos termos de referência (ToR) ATM.002.
4. O presente parecer foi aprovado com base no procedimento especificado pelo Conselho de Administração³ da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a Agência), nos termos do disposto no artigo 19.º do Regulamento de Base.
5. A regra proposta foi elaborada tendo em conta os desenvolvimentos a nível do Direito da União Europeia e do Direito Internacional (OACI), conforme estabelecido nos objectivos previstos no artigo 2.º do Regulamento de Base. A regra proposta está em conformidade com as normas e práticas recomendadas da OACI, na medida em que não alarga os requisitos aplicáveis ao equipamento a quaisquer grupos adicionais de aeronaves, além dos que já foram incluídos pela OACI. No entanto, a regra proposta impõe o requisito

¹ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009 (JO L 309 de 24.11.2009, p. 51).

² Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Directiva 2006/23/CE (JO L 309 de 24.11.2009, p. 51).

³ *Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications Specifications and Guidance Material (Rulemaking Procedure)* [Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento aplicável pela Agência para a elaboração de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (procedimento de regulamentação)]. EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

relativo ao transporte a bordo de ACAS II com a versão 7.1 do *software* de prevenção contra colisões antes das datas aprovadas recentemente pela OACI.

II. Processo de consulta

6. A notificação de proposta de alteração (NPA) 2010-03⁴ que continha o projecto de parecer sobre um regulamento da Comissão foi publicada no sítio Web da Agência em 26 de Março de 2010.
7. Na data limite de 7 de Maio de 2010, a Agência recebera 175 observações da parte de autoridades nacionais, entidades profissionais e empresas privadas.
8. Todas as observações recebidas foram tomadas em consideração e incorporadas num Documento de Resposta às Observações (CRD) publicado no sítio Web da Agência em 16 de Setembro de 2010. Esse CRD inclui uma lista de todas as pessoas e entidades que teceram observações, bem como as respostas da Agência às mesmas.
9. Todas as observações recebidas confirmavam as vantagens em matéria de segurança que resultam da utilização de ACAS II com a versão 7.1 do *software* de prevenção contra colisões, e uma maioria clara apoiava uma introdução antecipada. Em algumas observações, apoiavam-se as vantagens em matéria de segurança mas solicitava-se que a data de introdução dos referidos requisitos fosse harmonizada com a FAA. No entanto, uma vez que a FAA não indicou ter actualmente planos claros para a aplicação desta norma, essa harmonização não é possível. Em algumas observações adicionais, solicitava-se um adiamento da introdução do referido requisito, na expectativa de possíveis alterações a nível da utilização e configuração do espaço aéreo que tenham lugar na sequência dos programas SESAR e NextGen. Porém, dado que ainda não estão disponíveis quaisquer planos de execução no que respeita a essas eventuais alterações, também não foi possível ter esses pedidos em consideração.
10. Dada a importância desta matéria para a resolução de questões de segurança conhecidas, de forma a permitir uma aprovação antecipada e, por conseguinte, a notificação atempada das partes interessadas, a Agência reduziu o período de consulta do CRD para três semanas. Até 8 de Outubro de 2010, foram recebidas 16 reacções ao CRD de 9 partes interessadas. As reacções estavam relacionadas com os meios aceitáveis de conformidade, os quais não constituem o tema do presente parecer e serão posteriormente abordados na Decisão relevante da Agência. As principais reacções relacionadas com o tema do presente parecer (regra de execução proposta) foram as seguintes:

Foram recebidas algumas reacções de uma parte interessada que questionavam a aplicabilidade das disposições relativas ao Tráfego Aéreo Geral (GAT) às aeronaves estatais e solicitava a utilização do texto da NPA. A Agência concorda com as reacções relativas à aplicabilidade às aeronaves estatais e reintroduziu o texto da NPA original. No entanto, a Agência reconhece que as vantagens do ACAS II em matéria de segurança apenas poderão ser alcançadas em pleno quando todas as aeronaves em voos GAT estiverem equipadas.

Outra reacção alegava que a aplicação da regra proposta a sistemas de aeronaves não tripuladas (UAS) era incorrecta e não estava em conformidade com a política da OACI. A Agência aceitou essa proposta e introduziu o parágrafo AUR.ACAS.100(d). No entanto, é necessário resolver alguns problemas técnicos e operacionais para que se possa permitir a operação de UAS em espaço aéreo não reservado, pelo que a política da OACI relativa a UAS não corresponde a princípios de funcionamento sólidos.

Numa outra reacção propunha-se a alteração de AUR.ACAS.100(b), de modo a que se aplique o requisito voluntário de instalação da versão 7.1 do *software* às aeronaves que

⁴ Ver arquivos do procedimento de regulamentação em <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

estejam equipadas com ACAS II e às quais não se aplique o requisito relativo ao transporte obrigatório. A Agência concorda com essa proposta e introduziu o AUR.ACAS 100(c) como requisito voluntário para as referidas aeronaves.

Uma reacção sugeriu o alargamento do âmbito de aplicação da regra de execução proposta, de modo a incluir o transporte de ACAS II em todas as aeronaves com capacidade de voo IFR, na medida em que esse requisito proporcionaria vantagens adicionais em matéria de segurança. O alargamento do âmbito de aplicação no que respeita ao transporte de ACAS II, de modo a abranger aeronaves que não estão incluídas no grupo de aeronaves previamente definido pela OACI não fazia parte dos objectivos do presente parecer. A Agência reconhece que muito provavelmente o alargamento do âmbito de aplicação traria vantagens adicionais em matéria de segurança. Todavia, esse alargamento seria objecto de uma tarefa de regulamentação específica, de acordo com os procedimentos de regulamentação da Agência, incluindo uma avaliação exaustiva do impacto regulamentar.

As restantes reacções não levaram a que a Agência introduzisse alterações adicionais na sua proposta. Contudo, uma revisão suplementar levada a cabo pela Agência revelou incoerências textuais menores, as quais foram corrigidas. É de referir que a numeração aplicável à Parte AUR.ACAS foi alterada, de modo a respeitar a convenção relativa à numeração de regras da Agência. A alteração foi efectuada da seguinte forma:

Número antigo	Número novo
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. Conteúdo do parecer da Agência

11. O Regulamento de Base confere poderes à Comissão para adoptar medidas de execução dos requisitos essenciais do mesmo Regulamento, de modo a garantir e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação na União Europeia. Ao elaborar as referidas medidas, a Comissão deve zelar por que estas permitam uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e de incidentes graves.
12. O presente parecer inclui uma proposta da Agência relativa a um Regulamento da Comissão que aplica o Regulamento de Base e os seus requisitos essenciais, no âmbito da estrutura regulamentar de apoio à abordagem sistémica global da segurança da aviação e em conformidade com os princípios de «legislar melhor». O regulamento proposto introduz requisitos comuns relativos à utilização do espaço aéreo, de modo a assegurar um nível elevado e uniforme de segurança. No futuro, a Agência tenciona propor subpartes e anexos adicionais ao referido Regulamento, conforme se revelar necessário, para abordar questões obrigatórias adicionais. Por esse motivo, a regra foi estruturada de forma a que os artigos principais do Regulamento incidam apenas na aplicabilidade geral dos requisitos e nas datas da sua entrada em vigor. Os anexos e subpartes incluem os requisitos técnicos e aperfeiçoam a aplicabilidade em conformidade. Quaisquer subpartes e anexos adicionais serão naturalmente objecto de um processo de consulta e de uma tarefa de regulamentação específica, de acordo com os procedimentos de regulamentação da Agência.
13. O actual âmbito de aplicação da regra proposta introduz um requisito aplicável a todas as aeronaves a operar no espaço aéreo da União Europeia, de modo a que estejam

obrigatoriamente equipadas com um sistema de anticollisão de bordo designado ACAS II, com a versão 7.1 do *software* de prevenção contra colisões. A introdução desse sistema tem por objectivo resolver problemas de segurança conhecidos.

14. Na sequência de diversos incidentes graves e acidentes em que os limites de segurança foram desrespeitados (incluindo dois acidentes: Yaizu 2001 e Überlingen 2002), o EUROCONTROL solicitou à equipa SIRE que efectuasse uma série de estudos de segurança. Esses estudos revelaram duas causas principais dos referidos incidentes graves e acidentes:
- o ACAS II não reverte alguns avisos de resolução (RA), quando uma reversão é necessária para eliminar o risco de colisão,
 - casos frequentes em que a tripulação de voo efectua involuntariamente manobras incorrectas na direcção errada relativamente ao RA «*Adjust Vertical Speed Adjust*».

Outros estudos concluíram que, devido à combinação destes dois factores, as aeronaves equipadas com ACAS II com a versão 7.0 do *software* de prevenção contra colisões têm uma probabilidade de $2,7 \times 10^{-8}$ por hora de voo de sofrer uma colisão em voo.

15. O ACAS II com a versão 7.1 do *software* de prevenção contra colisões reflecte as actualizações técnicas (incluindo as melhores práticas e o progresso científico e técnico) no domínio dos sistemas de anticollisão de bordo e contribuirá para reduzir o risco de colisão em voo acima referido.
16. A regra proposta aplica-se a todos os aviões com motor de turbina com uma massa máxima à descolagem superior a 5700 kg ou autorizados a transportar mais de 19 passageiros. Propõe-se que a regra entre em vigor no dia 1 de Março de 2012 no caso das aeronaves novas e no dia 1 de Dezembro de 2015 no caso das restantes aeronaves. A data de 2012 para a primeira entrada em vigor foi proposta tendo em conta o tempo necessário para os fabricantes darem início a alterações a nível da produção e da concepção.
17. As aeronaves afectadas pela regra proposta são aquelas a que se aplicam as excepções e limitações existentes, especificadas no Anexo 6 da OACI, *Operation of Aircraft Part 1 International Commercial Air Transport – Aeroplanes* (Operação de aeronaves, Parte 1, Transporte aéreo comercial internacional – aviões) e no Documento da OACI n.º 7030/4 *regional supplementary procedures* (procedimentos suplementares regionais). As aeronaves a que o presente requisito não se aplique, mas que tenham instalado voluntariamente um sistema ACAS II, também têm obrigatoriamente de estar equipadas com ACAS II com a versão 7.1 do *software* de prevenção contra colisões.
18. O projecto de regra de execução proposto no presente parecer reflecte as alterações que resultam da consulta pública (NPA 2010-03), conforme publicado no CRD da NPA.

Colónia, 18 de Outubro de 2010.

P. GOUDOU

Director executivo