



**AVIZUL NR. 05/2010**

**AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI**

**din 18 octombrie 2010**

**referitor la un Regulament (UE) nr. XX/2010 al Comisiei**

**de stabilire a unor cerințe și proceduri de operare comune privind utilizarea spațiului  
aerian**

## I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este de a asista Comisia prin propunerea unei norme de aplicare privind stabilirea unor cerințe și proceduri de operare comune privind utilizarea spațiului aerian. Regulamentul (CE) nr. 216/2008<sup>1</sup> (denumit în continuare „regulamentul de bază”), modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009<sup>2</sup>, prevede la articolul 8b faptul că măsurile sale de aplicare permit o reacție rapidă față de cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave.
2. De asemenea, articolele 8 și 9 din regulamentul de bază prevăd impunerea cerințelor de siguranță legate de ATM/ANS asupra:
  - a. operatorilor de aeronave înmatriculate într-un stat membru sau înmatriculate într-o țară terță și operate de un operator comunitar [articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c)]; și
  - b. operatorilor de aeronave utilizate de către un operator dintr-o țară terță [articolul 4 alineatul (1) litera (d)].

În consecință, norma de aplicare propusă se bazează pe cerințele esențiale stabilite în regulamentul de bază privind „utilizarea spațiului aerian”. Acestea stabilesc că toate aeronavele [cu excepția celor excluse din sfera de aplicare a regulamentulului de bază prin articolele 1 alineatul (2) litera (a) și 4 alineatul (4)], în toate fazele zborului sau care se află pe suprafața de mișcare a unui aerodrom, trebuie operate în conformitate cu normele generale comune de operare și cu orice procedură aplicabilă specificată pentru utilizarea spațiului aerian respectiv. În continuare se solicită ca toți utilizatorii spațiului aerian (atât operatorii comunitari, cât și operatorii dintr-o țară terță) să fie echipați cu componente corespunzătoare.

3. Sfera de aplicare a acestei activități de reglementare este prezentată în Termenii de referință (TR) ATM.002.
4. Prezentul aviz a fost adoptat cu respectarea procedurii stabilite de Consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (Agenția)<sup>3</sup>, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din regulamentul de bază.
5. Norma propusă a ținut seama de evoluția legislației Uniunii Europene și internaționale (OACI), astfel cum se stabilește în obiectivele articolului 2 din regulamentul de bază. Norma propusă respectă standardele și practicile recomandate OACI în sensul că nu extinde cerințele de echipare la aeronave suplimentare altele decât cele incluse deja de OACI. Cu toate acestea, norma propusă introduce cerința privind transportul ACAS II cu program de evitare a coliziunilor versiunea 7.1 anterior datelor recent adoptate de OACI.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1), astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, al gestionării traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

<sup>3</sup> Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de Agenție în vederea eliberării de avize, specificații de certificare și materiale de îndrumare (Procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

## II. Consultare

6. Notificarea propunerii de modificare (*Notice of Proposed Amendment, NPA*) 2010-03<sup>4</sup> care a inclus proiectul de aviz pentru un regulament al Comisiei a fost publicată pe site-ul internet al Agenției la 26 martie 2010.
7. Până la data limită din 7 mai 2010, Agenția primise 175 de observații din partea autorităților naționale, organizațiilor profesionale și companiilor private.
8. Toate observațiile primite au fost luate în considerare și incluse într-un Document de răspuns la observații (*Comment Response Document, CRD*), publicat pe site-ul internet al Agenției la 16 septembrie 2010. Acest CRD conține o listă a tuturor persoanelor și organizațiilor care au prezentat observații, precum și răspunsurile Agenției la aceste observații.
9. Toate observațiile primite au susținut beneficiile în materie de siguranță obținute prin utilizarea ACAS II cu program de evitare a coliziunilor versiunea 7.1, majoritatea covârșitoare fiind în favoarea introducerii timpurii a acestora. Unele observații, deși salutau beneficiile în materie de siguranță, au solicitat alinierea datei de introducere a acestor cerințe la FAA (cadru de acțiune privind adaptarea). Cu toate acestea, întrucât FAA nu a prezentat planuri clare de aplicare a acestui standard, armonizarea nu este posibilă. Alte câteva observații suplimentare au solicitat amânarea introducerii acestei cerințe în așteptarea posibilelor modificări de proiectare și utilizare a spațiului aerian care vor fi elaborate de SESAR și NextGen. Cu toate acestea, deoarece nu sunt încă disponibile planuri de aplicare pentru aceste posibile modificări, nu a fost posibilă luarea în considerare nici a acestor cereri.
10. Datorită importanței subiectului pentru abordarea problemelor cunoscute legate de siguranță, care permite, astfel, adoptarea timpurie și notificarea părților interesate în timp util, Agenția a redus perioada de consultare CRD la trei săptămâni. Până la 8 octombrie 2010, au fost primite 16 reacții la CRD din partea a 9 comentatori. Reacțiile legate de Mijloacele acceptabile de conformitate care nu fac obiectul prezentului aviz vor fi ulterior tratate în decizia respectivă a Agenției. Principalele reacții legate de subiectul prezentului aviz (propunere de normă de aplicare) sunt următoarele:

Au fost primite mai multe reacții din partea unui comentator care puneau sub semnul întrebării aplicabilitatea dispozițiilor privind traficul aerian general (GAT) în cazul aeronavelor de stat și solicitau utilizarea textului NPA. Agenția este de acord cu reacțiile privind aplicabilitatea în cazul aeronavelor de stat și a reintrodus textul original NPA. Cu toate acestea, Agenția recunoaște că beneficiile totale în materie de siguranță ale ACAS II pot fi obținute numai în cazul echipării tuturor aeronavelor care operează ca GAT.

O altă reacție a sugerat că aplicarea normei propuse în cazul sistemelor de avion fără pilot (UAS) a fost incorectă și neconformă cu politica OACI. Agenția acceptă această propunere și a introdus paragraful AUR.ACAS.100 litera (d). Cu toate acestea, o serie de aspecte tehnice și operaționale trebuie tratate înainte de a permite operarea de UAS în spații aeriene nesegregate, politica OACI privind UAS neputând fi, astfel, utilizată ca principiu fundamental ferm.

O altă reacție a propus modificarea AUR.ACAS.100 litera (b) prin care se solicită ca aeronavele care nu intră sub incidența cerinței obligatorii privind transportul și care sunt echipate cu ACAS II să instaleze versiunea 7.1 a programului ca cerință voluntară. Agenția se declară de acord cu această propunere și a introdus AUR.ACAS 100 litera (c) ca cerință voluntară pentru aceste aeronave.

O reacție a sugerat extinderea sferei de aplicare a normei de aplicare propuse astfel încât să includă transportul ACAS II pentru toate aeronavele conforme IFR, acest lucru aducând beneficii suplimentare în materie de siguranță. Extinderea sferei de aplicare pentru a utiliza ACAS II în afara flotei existente de aeronave, stabilită deja de OACI, nu

---

<sup>4</sup> A se vedea arhiva de reglementare la <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

făcea obiectul acestei sarcini. Agenția recunoaște că s-ar putea obține, cel mai probabil, beneficii suplimentare în materie de siguranță prin extinderea sferei de aplicare, însă orice astfel de extindere ar face obiectul unei sarcini specifice de reglementare, în conformitate cu procedurile reglementare ale Agenției, incluzând o evaluare completă a impactului de reglementare.

Celelalte reacții nu au determinat Agenția să aducă modificări suplimentare propunerii sale, însă o analiză ulterioară a Agenției a scos la iveală neconcordanțe textuale minore care au fost corectate. Trebuie remarcat faptul că numerotarea aplicabilă părții AUR.ACAS a fost modificată pentru a respecta convenția Agenției privind numerotarea normelor, iar corespondența dintre acestea este următoarea;

Vechiul număr	Noul număr
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. Conținutul avizului Agenției

11. Regulamentul de bază împuternicește Comisia să adopte măsuri de aplicare a regulamentului de bază în cerințele sale esențiale cu privire la stabilirea și menținerea unui nivel ridicat uniform de siguranță a aviației în Uniunea Europeană. În momentul elaborării unor astfel de măsuri de aplicare, Comisia se asigură că acestea permit o reacție față de cauzele dovedite ale accidentelor și incidentelor grave.
12. Prezentul aviz conține o propunere a Agenției pentru un regulament al Comisiei de aplicare a regulamentului de bază și a cerințelor sale esențiale, ca parte a structurii normative care susține întreaga abordare a sistemului în ceea ce privește siguranța aviației și în conformitate cu principiile unei „mai bune reglementări”. Această propunere de regulament introduce cerințe comune de utilizare a spațiului aerian pentru a garanta un nivel ridicat și uniform de siguranță. Agenția intenționează ca, pe viitor, să propună anexe și subpărți suplimentare la acest regulament, necesare în vederea abordării problemelor obligatorii suplimentare. Astfel, norma a fost structurată într-o asemenea manieră încât principalele articole ale regulamentului să se concentreze numai asupra aplicabilității generale a cerințelor și asupra datelor intrării lor în vigoare. Anexele și sub-părțile prevăd cerințele tehnice și îmbunătățesc aplicabilitatea în consecință. Orice anexe și subpărți suplimentare vor face, în mod firesc, obiectul unei sarcini specifice de reglementare și consultare cu respectarea procedurilor de reglementare ale Agenției.
13. Sfera actuală a acestei propuneri de normă introduce o cerință potrivit căreia toate aeronavele care operează în spațiul aerian al Uniunii Europene să fie dotate cu un sistem de evitare a coliziunii în zbor cunoscut sub numele de ACAS II cu program de evitare a coliziunilor versiunea 7.1. Introducerea unui asemenea sistem are drept scop abordarea problemelor cunoscute în materie de siguranță.
14. Ca urmare a mai multor incidente și accidente grave în care s-au depășit marjele de siguranță (între care două accidente: Yaizu 2001 și Überlingen 2002), EUROCONTROL a desemnat echipa SIRE să desfășoare o serie de studii de siguranță. Aceste studii au scos la iveală două cauze principale pentru aceste incidente și accidente grave:

- incapacitatea ACAS II de a inversa anumite măsuri de evitare a coliziunii (*Resolution Advisories*, RA) atunci când această inversare este necesară pentru înlăturarea pericolului de coliziune;
- cazuri frecvente de manevre incorecte neintenționate efectuate de echipajele de zbor în direcție greșită față de RA „Adjust Vertical Speed Adjust” („Adaptarea vitezei verticale”).

Studiile ulterioare au constatat că din cauza combinării acestor două cauze, aeronavele echipate cu ACAS II cu program de evitare a coliziunilor versiunea 7.0 prezintă un risc de coliziune în zbor la înălțime medie de  $2,7 \times 10^{-8}$  pe oră de zbor.

15. ACAS II cu program de evitare a coliziunilor versiunea 7.1 reflectă stadiul actual al tehnologiei (și anume cele mai bune practici, progresele științifice și tehnice) în domeniul sistemelor de evitare a coliziunii în zbor, contribuind la reducerea riscului de coliziune în zbor la înălțime medie menționat mai sus.
16. Norma propusă se aplică tuturor avioanelor echipate cu motoare cu turbină cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg sau autorizate să transporte mai mult de 19 pasageri. Se propune ca norma să intre în vigoare la 1 martie 2012 pentru aeronavele noi și la 1 decembrie 2015 pentru toate celelalte aeronave. Data din 2012 pentru aplicarea inițială a fost propusă luând în calcul timpul necesar constructorilor pentru a iniția modificările de proiectare și producție.
17. Aeronavele care fac obiectul acestei propuneri de normă sunt cele pentru care se aplică restricțiile și excepțiile existente specificate în Anexa OACI nr. 6 Operarea aeronavelor, partea 1 Transportul aerian comercial internațional – Avioane și procedurile suplimentare regionale din Documentul OACI 7030/4. De asemenea, aeronavele care nu intră sub incidența cerințelor actuale, dar au instalat în mod voluntar un sistem ACAS II, trebuie să fie echipate cu ACAS II care conține un program de evitare a coliziunilor versiunea 7.1.
18. Proiectul de normă de aplicare propus prin prezentul aviz reflectă modificările rezultate în urma consultării publice (NPA 2010-03), astfel cum a fost publicată în CRD la NPA.

Köln, 18 octombrie 2010.

P. GOUDOU

Director executiv