



**AVIZUL NR. 05/2011**

**AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI**

**din 14 noiembrie 2011**

**referitor la un Regulament al Comisiei de stabilire a cerințelor privind serviciile de navigație aeriană și de modificare a Regulamentului Comisiei (UE) nr. .../... de stabilire a normelor comune a dispozițiilor în aer și operaționale privind serviciile și procedurile în navigația aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2096/2005 , (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010**

**„Normele europene standardizate privind spațiul aerian (SERA) partea B”  
„Cerințe privind serviciile de navigație aeriană”**

### **Rezumat**

Prezentul aviz conține un proiect de modificare a articolului 2 din norma de aplicare a SERA și un proiect de modificare a anexei la norma de aplicare a SERA.

Cerințele propuse transpun conținutul dispozițiilor din anexa 11 și anexa 3 ale OACI, care conțin „reguli ale aerului”.

Principalele obiective ale noilor norme europene propuse sunt:

- armonizarea regulilor aerului în spațiul aerian european;
- facilitarea liberei mișcări a utilizatorilor spațiului aerian în spațiul aerian european;
- facilitarea punerii în aplicare a blocurilor funcționale de spațiu aerian prin punerea la dispoziție a unui set comun de proceduri ATM și norme de funcționare; și
- sprijinirea statelor membre în ceea ce privește obligațiile care le revin în raport cu Convenția de la Chicago, prin punerea la dispoziție a unei modalități comune de punere în aplicare a standardelor și practicilor recomandate OACI.

Cerințele propuse sunt rezultatul consultării cu autoritățile, furnizorii de servicii aeriene, utilizatorii spațiului aerian, asociațiile, furnizorii militari și experții în aviație.

## **Notă explicativă**

### **I. Generalități**

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei modificarea articolului 2 din proiectul de Regulament al Comisiei (UE) nr. .../...<sup>1</sup> de stabilire a normelor comune privind spațiul aerian și a dispozițiilor privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentelor (CE ) nr. 2096/2005, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (denumit în continuare „norma de aplicare a SERA”) și anexa acestuia prin introducerea unei noi părți B (denumită în continuare „SERA partea B”). Domeniul de aplicare al acestei activități de reglementare este prezentat în Termenii de Referință (TdR) ATM.001 (RMT.0148) și este menționat ulterior în mandatul Comisiei Europene pentru EUROCONTROL referitor la Normele europene standardizate privind spațiul aerian<sup>2</sup> și modificarea acestuia prin scrisoarea MOVE E2/JP/sr trimisă EUROCONTROL la data de 15/10/2010 (denumit în continuare „mandatul SERA”).
2. Prezentul aviz se adoptă cu respectarea procedurii specificate de Consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”)<sup>3</sup>, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008<sup>4</sup> (denumit în continuare „regulamentul de bază”).
3. Norma propusă ține seama de nivelul de elaborare a legislației Uniunii Europene și internaționale (OACI) și de armonizarea cu reglementările celorlalte autorități ale principalilor parteneri ai Uniunii Europene, așa cum s-a stabilit prin obiectivele de la articolul 2 din regulamentul de bază. Norma propusă:
  - a) a fost elaborată luând în considerare lucrările în curs de desfășurare sub egida cerului unic european pentru punerea în aplicare a articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european pentru a îmbunătăți performanța și viabilitatea sistemului aviatic european (denumit în continuare „regulamentul spațiului aerian”), care a fost realizat în urma mandatului SERA și care a dus la proiectul de normă de aplicare a SERA a cărui completare este vizată prin acest aviz;
  - b) a transpus dispozițiile relevante din anexa 11 și anexa 3 a OACI, cu modificările minime necesare pentru punerea în aplicare a dispozițiilor OACI în cadrul de reglementare european.

---

<sup>1</sup> Numărul exact al prezentului regulament nu este disponibil, deoarece nu a fost adoptat încă de către Comisia Europeană prin procedura de comitologie.

<sup>2</sup> Mai multe informații despre mandatul Comisiei Europene pentru EUROCONTROL și urmările și rezultatele preconizate ale EUROCONTROL pentru Faza 1 de la Comisia Europeană pot fi găsite accesând link-ul următor: [http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard\\_page/sk\\_sera.html](http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html).

<sup>3</sup> Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, certificări, specificații și îndrumări (procedura de reglementare). AESA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</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), modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

4. Așa cum se prevede în mandatul SERA și după cum se explică în planul inițial EUROCONTROL privind mandatul Comisiei Europene pentru sprijinirea elaborării normelor europene standardizate privind spațiul aerian SES/AS/SERA/IPL2<sup>5</sup>, conținutul prezentului aviz, precum și proiectul de regulament au fost întocmite pe baza rezultatului unor lucrări desfășurate în colaborare de către agenție și EUROCONTROL.

## II. Consultare

5. Avizul propunerii de modificare (NPA) 02-2011<sup>6</sup> care conținea proiectul de aviz pentru un regulament al Comisiei de modificare a normei de aplicare a SERA a fost publicat pe site-ul agenției pentru consultare publică la data de 8 februarie 2010.
6. Până la data limită de 10 mai 2010, agenția a primit 415 observații de la 44 de comentatori, incluzând autorități aeronautice naționale/autorități naționale de supraveghere, organizații profesionale și companii private sau persoane fizice.
7. Toate observațiile primite au fost analizate și încorporate într-un document de răspuns la observații (CRD), care a fost publicat pe site-ul agenției la data de 23 august 2011. Acest CRD conține o listă cu toate persoanele și/sau organizațiile care au furnizat observații, precum și răspunsurile date de agenție.
8. După cum s-a subliniat deja în nota explicativă a CRD 2011-02, cele mai multe observații au vizat răspunsul la întrebările formulate în nota explicativă a NPA 2011-02 și comentarea prevederilor propuse pentru clasificările spațiului aerian. Cele mai multe preocupări exprimate au fost legate de următoarele elemente:
  - a) categoriile spațiului aerian A, F și G;
  - b) conceptul de autoritate competentă și utilizarea sa în cadrul proiectului de normă;
  - c) structura de reglementare, în general, și în cadrul normei de aplicare a SERA;
  - d) aspectul referitor la verificările timpilor efectuate la minut în loc de la jumătate de minut, în conformitate cu OACI;
  - e) limita de viteză de 250 de noduri;
  - f) alegerea eșalonării verticale;
  - g) separarea dintre zborurile VFR pe timp de noapte și între zborurile VFR pe timp de noapte și zborurile IFR;
  - h) obstacolarea IFR cu piloții păstrând propria eșalonare în VMC (obstacolare VMC);
  - i) reguli speciale VFR (SVFR);
  - j) ATIS;
  - k) domeniul de aplicare al FIS; și
  - l) raportul MET.
9. Agenția a analizat toate observațiile, cu sprijinul EUROCONTROL, și a dat un răspuns coordonat pentru fiecare observație, împreună cu o explicație generală a răspunsurilor și justificările acestora.
10. În plus, în timpul atelierului de consultare a părților interesate, care a avut loc la EUROCONTROL pe data de 19 septembrie 2011, elementele principale care rezultă din consultarea publică au fost analizate, împreună cu alte întrebări apărute pe durata atelierului. Pe baza rezultatelor acestor discuții, precum și a reacțiilor primite cu privire la

---

<sup>5</sup> <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

<sup>6</sup> Vezi arhivele activității de reglementare la [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

CRD, agenția, împreună cu Eurocontrol, au modificat proiectul SERA partea B și au pregătit ulterior conținutul prezentului aviz.

11. Agenția a primit 62 de reacții la CRD din partea a șapte organizații: patru autorități, o organizație militară, trei ANSP, două asociații de aerodromuri regionale, două asociații din aviația generală și o companie aeriană. Cele mai multe reacții se referă la următoarele elemente:
  - a) spațiul aerian de categorie F, precum și răspunsurile date la observații referitoare la categoria F;
  - b) limita de viteză de 250 de noduri pentru anumite categorii de spațiu aerian;
  - c) structura normei SERA;
  - d) interceptarea aeronavelor civile;
  - e) VFR în spațiul aerian de categorie A;
  - f) VFR speciale pe timp de noapte, precum și necesitatea de a permite acest lucru;
  - g) domeniul de aplicare al FIS și măsurabilitatea/certitudinea juridică a dispozițiilor;
  - h) verificările timpilor;
  - i) elaborarea AMC/GM;
  - j) măsurabilitatea și certitudinea juridică a dispozițiilor în general;
  - k) problema referitoare la autoritatea competentă și preferința de a folosi termenul „acceptare” versus termenul „aprobare”;
  - l) răspunsurile furnizate de agenție au fost prea generale; și
  - m) observațiile sunt încă valabile, chiar și după ce agenția a abordat observațiile lor în CRD.
12. După cum s-a arătat deja, agenția a luat în considerare aceste reacții înainte de pregătirea conținutului avizului, iar explicația de mai jos detaliază modul în care au fost abordate.

### **III. Conținutul avizului agenției**

#### **a. Generalități**

13. Scopul prezentului aviz este de a transpune dispozițiile relevante din anexa 11 și anexa 3 ale OACI, care sunt considerate a fi „reguli ale aerului”, urmând principiile de redactare explicate în NPA 2011-02, în SERA partea B, completând astfel norma de aplicare a SERA și anexa acesteia SERA partea A.
14. După cum s-a explicat deja în NPA 2011-02, există un dublu temei juridic pentru elaborarea acestor reguli ale aerului. Pe de o parte, regulamentul de bază AESA impune AESA pregătirea normelor de aplicare astfel încât să acopere normele comune generale de operare, precum și orice proceduri aplicabile specificate pentru utilizarea spațiului aerian, iar, pe de altă parte, Regulamentul SES privind spațiul aerian solicită Comisiei Europene să adopte normele de aplicare referitoare la regulile aerului și aplicarea uniformă a clasificării spațiului aerian.
15. Având în vedere cele de mai sus, mandatul inițial din partea Comisiei Europene pentru EUROCONTROL a indicat deja că demersul trebuie să ia în considerare evoluțiile instituționale legate de extinderea regulamentului de bază AESA la ATM/ANS. Comisia Europeană a modificat mandatul pentru a reflecta noile competențe ale AESA, după extinderea regulamentului de bază.
16. Prin urmare, conținutul prezentului aviz a fost elaborat în coordonare cu EUROCONTROL, deoarece are drept scop satisfacerea obligațiilor agenției în ceea ce privește regulamentul

de bază și mandatului Comisiei Europene pentru EUROCONTROL referitor la obligațiile din regulamentul privind spațiul aerian.

## **b. Principalele reacții primite și avizul agenției**

### **i. Definiții**

17. Pe baza observațiilor primite în perioada de consultare publică, definițiile referitoare la SERA partea B propuse în NPA care urmează să fie adăugate la cele deja incluse în articolul 2 din norma de aplicare a SERA au fost revizuite și au fost incluse definițiile „norului semnificativ din punct de vedere operațional”, a „evitării traficului” și a „nivelului de tranziție”, deoarece termenii sunt utilizați în dispoziții. Aceste definiții provin din surse cunoscute (de exemplu, anexa 11, anexa 3 și PANS-ATM) și se consideră că adăugirea îmbunătățește înțelegerea regulamentului.
18. În plus, definiția „operatorului de aeronave”, care a fost propusă în NPA a fost eliminată, deoarece termenul „operator” este definit deja în regulamentul de bază, iar termenul nu trebuie redefinit în norma de aplicare. Cu toate acestea, în scopul de fi siguri căru operator se adresează norma, atunci când este utilizat, termenul „operator” a fost specificat ca „operator de aeronave”.
19. În cele din urmă, agenția ar dori să sublinieze faptul că normele propuse pentru operatorii de aeronave<sup>7</sup> (pentru care Comitetul AESA a dat recent un vot pozitiv) conține câteva definiții care nu sunt aliniate cu definițiile din SERA partea A. Acestea sunt definițiile termenilor „pe timp de noapte”, „zonă de operare” și „pilot comandant”. Agenția este de părere că, împreună cu Comisia, trebuie să evalueze cel mai bun mod de abordare a acestui aspect, având în vedere importanța utilizării unor definiții consecvente în norme diferite, precum și în domeniul de aplicare și în scopul acestora.

### **ii. Autoritatea competentă**

20. Unele observații au subliniat faptul că înlocuirea termenilor „autoritate ATS corespunzătoare” sau „autoritate corespunzătoare” folosiți în OACI cu termenul „autoritate competentă” sau „ANSP” ar putea duce la o destabilizare a sistemului actual și ar putea crea probleme în cadrul național existent. Așa cum s-a explicat în răspunsurile la observații, termenii „ATS” sau „autoritate MET” nu există în cadrul european actual de reglementare pe baza reglementărilor cerului unic european (care, de exemplu, precizează responsabilitățile pe baza principiului separării între prestarea de servicii și supraveghere). Prin urmare, rolul autorității naționale de supraveghere (ANS), sau al autorității competente, a fost separat de rolul furnizorului de servicii de navigație aeriană și de rolul statelor membre [Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și Regulamentul (CE) nr. 216/2008]. Terminologia utilizată în reglementările la nivel înalt trebuie respectată în regulamentele de nivel inferior. Pe baza celor de mai sus, proiectul normei de aplicare SERA trebuie, de asemenea, să respecte aceleași principii și, prin urmare, fiecare referință din anexa 11 și anexa 3 ale OACI la „ATS” sau „autoritate MET” a fost revizuită, cu scopul de a indica/decide, în conformitate cu reglementările privind cerul unic european, dacă sarcina/funcția se îndeplinește de către autoritatea de supraveghere sau de către furnizorul de servicii (ANSP sau unități ATS).
21. În opinia agenției, definiția „autorității competente”, prezentată în norma de aplicare a SERA și interpretarea acesteia trebuie clarificată. Definiția: „*autoritate competentă*” înseamnă *autoritatea unui stat membru competentă pentru a asigura respectarea cerințelor din prezentul regulament sau orice altă entitate către care a fost delegată*

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>  
[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)  
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

*această competență* a fost interpretată de unele părți interesate în sensul că permite autorității competente să delege anumite sarcini către furnizorii de servicii și, prin urmare, ar putea fi înțeleasă ca nerespectând principiul separării între prestarea de servicii și supraveghere.

22. Agenția este de părere că această definiție poate părea contradictorie cu conceptul de alocare a sarcinilor către entități calificate, existent atât în SES, cât și în regulamentele de bază AESA. În ambele regulamente există o diferență între ceea ce se numește o „delegare legală” (o atribuire de competențe către o anumită entitate de drept), creându-se o autoritate competentă, și o a doua etapă a delegării (sau alocării) sarcinilor de la autoritatea competentă către o entitate calificată.
23. Agenția este de părere că această definiție ar trebui modificată după cum urmează: *„autoritate competentă” înseamnă autoritatea desemnată de către statul membru ca fiind competentă pentru a asigura respectarea cerințelor din prezentul regulament.*
24. În cazul în care autoritatea competentă decide să delege anumite sarcini către o altă entitate, respectând în același timp principiile separării între prestarea de servicii și supraveghere, acest lucru transformă o entitate într-o autoritate competentă. Numai anumite sarcini de certificare și supraveghere pot fi delegate către entități calificate, astfel cum este descris în regulamentul de bază și în regulamentul cadru SES. Cu toate acestea, în aceste cazuri este clar că aceste entități nu sunt autorități competente, în sensul regulamentului, având în vedere că acestea acționează în numele autorității competente, aceasta din urmă fiind singura responsabilă. Astfel, unele activități, sarcini și competențe pot fi delegate, dar răspunderea sau responsabilitatea autorității competente, nu.
25. Dacă modificarea definiției nu poate fi abordată de către Comisie în acest stadiu, atunci agenția este de părere că această problemă ar trebui clarificată de către Comisie într-o etapă ulterioară, împreună cu o analiză aprofundată a fiecărei dispoziții pentru a se asigura menținerea responsabilităților și a echilibrului și independenței existente între furnizarea de servicii și supraveghere.
26. De asemenea, este important de subliniat că, în unele cazuri, sarcina, decizia, procedura sau acțiunea furnizorului de servicii de navigație aeriană sau a unității ATS trebuie aprobate de către autoritatea competentă înainte de întreprinderea lor. Acest lucru nu înseamnă că aprobarea are loc înainte de fiecare acțiune, dar se poate face, în general, atunci când procedurile aferente sunt aprobate de către autoritatea competentă, în cursul procesului de certificare sau în timpul analizei unei modificări. Acesta este, de exemplu, cazul selecției minimelor de eşalonare.
27. Unele observații și unele reacții la observații au indicat o preferință pentru termenul „acceptare” din partea autorității competente, în loc de termenul „aprobare”. Agenția este de părere că termenul „acceptare” nu este clar din punct de vedere juridic, deoarece ar putea fi interpretat în diferite moduri. Ar putea fi interpretat, de exemplu, ca o confirmare de primire prin care autoritatea competentă doar ar „recunoaște” procedura, fără a informa ANSP sau unitatea ATS și, prin urmare, nu este clar dacă autoritatea competentă trebuie să reexamineze procedura sau nu. Ar putea fi, de asemenea, interpretată în sensul în care autoritatea competentă trebuie să revizuiască și să evalueze procedura sau acțiunea și să informeze ANSP sau unitatea ATS asupra deciziei sale, înainte ca procedura să poată fi aplicată sau ca acțiunea să poată fi executată. Având în vedere că actele și obligațiile juridice trebuie să fie clar înțelese și interpretate de către toate organizațiile reglementate, a fost ales termenul „aprobare” în locul termenului „acceptare”. În cazul în care este folosit termenul „aprobare”, este clar că autoritatea trebuie să analizeze, să evalueze și să furnizeze o aprobare oficială a documentului, procedurii sau acțiunii.

**iii. Structura normei**

28. În timpul procesului de consultare al agenției privind SERA partea B, unele părți interesate și-au exprimat îngrijorarea că structura internă SERA nu a fost suficient optimizată pentru a fi „ușor de citit”. Actuala structură internă SERA este rezultatul mandatului Comisiei pentru EUROCONTROL, care solicită o abordare în etape, începând cu partea A, care a transpus anexa 2 a OACI aproape în întregime. Este, de asemenea, rezultatul intenției de a proceda la o tranziție ușoară, în care cititorii să recunoască o structură internă care le este familiară. Cu toate acestea, cu SERA partea B și transpunerea anumitor părți ale anexelor 11 și 3 ale OACI, logica acestei structuri pare a fi mai puțin evidentă și este clar că unele prevederi ar putea fi, de asemenea, grupate diferit pe baza subiectului abordat. Unele părți interesate consideră că diferitele părți create cronologic ar putea fi mai bine organizate într-un regulament mai omogen, structurat într-o logică diferită, mai coerent și mai ușor de citit. Alte părți interesate nu au avut însă astfel de opinii și păreau mulțumite cu actuala abordare și structură.
29. Agenția consideră că problema referitoare la structura SERA este fondată și necesită o analiză corectă înainte de a se decide structura finală, în beneficiul unei mai bune legiferări și în scopul facilitării procesului de punere în aplicare a normei.
30. În opinia agenției, deși aderarea la structura OACI a fost utilă în faza de elaborare pentru a asigura familiaritate și ușurința comparației, distribuția dispozițiilor referitoare la un subiect în părți diferite, în funcție de o ierarhie organizată pe generalități (partea A), servicii (partea B) și proceduri (partea C), nu este singura opțiune pentru o normă SERA finală optimă. Alte opțiuni ar putea fi mai eficiente și mai ușor de utilizat, iar acest lucru merită analizat în mod corespunzător. Într-adevăr, fragmentarea nejustificată a dispozițiilor referitoare la același subiect, în părți diferite, trebuie evitată în beneficiul preciziei și lizibilității normei. Nu a fost posibil să se efectueze însă o astfel de revizuire finală în procesul de elaborare a SERA partea B, din cauza presiunii timpului și pentru că diferitele părți din SERA nu au încă același statut în ceea ce privește scadența și procesul de adoptare (partea A, „înghețată”, partea B, în curs de redactare finală, iar partea C, în curs de elaborare).

Cu toate acestea, agenția consideră că, în această etapă a procesului, un exercițiu de restructurare a SERA părțile A și B nu este nici fezabil, nici benefic. Principalul motiv este faptul că SERA partea C este, în prezent, în curs de elaborare și nivelul de maturitate al acestei părți nu permite o evaluare aprofundată a structurii de ansamblu a SERA. Prin urmare, structura normei SERA ar trebui avută în vedere în momentul în care proiectul SERA partea C este destul de matur și consecvent cu data de punere în aplicare planificată.

31. În cele din urmă, trebuie subliniat faptul că orice posibilă restructurare a normei SERA nu implică modificarea conținutului dispozițiilor SERA părțile A sau B (sau viitoarea parte C). Dimpotrivă, nu ar trebui să aibă loc nicio modificare a substanței dispozițiilor SERA din partea A și partea B (și viitoarea parte C), ci ar putea fi afectată numai plasarea lor în capitolele și paragrafele corespunzătoare din potențiala structură SERA modificată.

**iv. Verificarea timpilor**

32. Anexa 11 a OACI solicită efectuarea de verificări ale timpilor de către unitățile ATS „la jumătate de minut”. Această cerință a fost transpusă în proiectul inițial SERA partea B, fără modificări și s-au primit un număr semnificativ de observații pe acest subiect. Marea majoritate a observațiilor a precizat că „jumătate de minut” nu a corespuns practicii curente în Europa, că, în zilele noastre, aeronavele și piloții au mijloace mult mai precise pentru a primi timpii corecți din alte surse și că verificările timpilor la minut ar fi suficiente. În plus, au fost menționate de către părțile interesate unele neconcordanțe între anexa 11 a OACI și anexa 10 a OACI volumul 2 cu privire la descrierea intervalului de timp (jumătate de minut, în anexa 11 în comparație cu ore și minute, în anexa 10). Cu toate acestea, dispoziția de la punctul 5.2.1.4.1.4 din anexa 10, volumul 2 se referă la transmiterea timpilor, în general, întrucât anexa 11 descrie în mod specific „verificările



timpilor". Cererea de a furniza verificări ale timpilor la minut în loc de la jumătate de minut a fost puternic susținută de grupul de revizuire și atelierul public de lucru, chiar dacă nu a fost formulat niciodată un argument clar care să justifice imposibilitatea de a oferi verificări ale timpilor la jumătate de minut.

33. Cazul a fost serios analizat de către agenție și EUROCONTROL, dar o schimbare de acest tip necesită studii suplimentare. Realitatea este că introducerea în partea B a unui criteriu care este mai puțin precis decât valoarea inițială OACI poate constitui un tip de diferență de categoria C<sup>8</sup> față de standardul OACI. Decizia de a cădea de comun acord la nivel european pentru notificarea coordonată la nivel național a unei astfel de diferențe către OACI ar avea o importanță semnificativă și niciun tip de astfel de diferență nu a mai fost niciodată avut în vedere în cadrul SERA.
34. În orice caz, o astfel de schimbare ar necesita o justificare solidă pentru a garanta faptul că toate aspectele relevante au fost corect studiate și analizate înainte de luarea deciziei. Studiul a fost inițiat și se desfășoară în prezent în cooperare și coordonare între agenție, EUROCONTROL și părțile interesate relevante, inclusiv utilizatorii spațiului aerian. Impactul potențial al acestui element asupra siguranței impune acordarea atenției, a resurselor și timpului necesare.
35. Acesta este motivul pentru care (în ciuda faptului că punctul este bine redactat, și că observațiile indică faptul că practica actuală diferă de fapt față de descrierea din anexa 11) proiectul de text anexat avizului nu include modificarea solicitată, dar rămâne aliniat cu cerința OACI, până când rezultatul studiului va fi disponibil. Se vor face toate eforturile pentru a fi siguri că rezultatul este disponibil înainte de finalizarea de către Comisie a procedurii de comitologie privind proiectul de SERA partea B.

#### **v. Categoria spațiului aerian A**

36. Definiția OACI a spațiului aerian de categorie A prevede că acesta este conceput în exclusivitate pentru zboruri IFR. Prin urmare, toți piloții trebuie să desfășoare numai zboruri IFR și vor fi separați de tot restul traficului din spațiul aerian în cauză. Unele observații și, de asemenea, anumite reacții la răspunsurile la observații au solicitat aplicarea unei derogări de la definiția spațiului aerian de categorie A a OACI în sensul permiterii zborurilor VFR în condiții specifice. După o analiză mai aprofundată și discuții cu unele dintre părțile interesate, se reamintește faptul că practica actuală din unele domenii în care spațiul aerian de categorie A este folosit, dar cu acordarea unor autorizații specifice de operare în interiorul acestuia pentru zboruri VFR, ridică o serie de probleme.
37. Un exemplu este gradul de conștientizare al altor utilizatori care doresc separarea totală a traficului; altul este lipsa de precizie cu privire la statutul zborurilor VFR într-un spațiu aerian în care nu sunt permise zboruri VFR, inclusiv regimul de separare care le poate fi aplicat sau nu. Ulterior, s-a concluzionat că această soluție ar necesita un tip de diferență de categoria C față de standardul OACI. Prin urmare, se consideră necesar să se păstreze destinația spațiului aerian de categorie A, care urmează să aparțină exclusiv zborurilor IFR. În plus, se crede că ar putea fi găsite alte soluții în cadrul normei de aplicare a SERA, pentru a oferi opțiuni alternative la nevoile existente privind desfășurarea unor misiuni VFR a căror legitimitate este acceptată.
38. Exemplele de soluții pentru acceptarea de orice zboruri VFR într-un anumit volum de spațiu aerian, care pot fi găsite în norma de aplicare SERA, cuprind, de exemplu, pentru operațiunile obișnuite, o reclasificare a unor porțiuni din spațiul aerian, crearea de coridoare sau înființarea unei TSA/TRA. Pentru operațiuni speciale, ar trebui avută în vedere aplicarea articolului 4 din proiectul normei de aplicare SERA, iar pentru circumstanțe neprevăzute, aplicarea articolului 3 din proiectul normei de aplicare SERA (care trimite la articolul 14.1 din regulamentul de bază AESA) poate acoperi necesitățile.

---

<sup>8</sup> Categoria C — Mai puțin protectivă sau parțial pusă în aplicare /nu este pusă în aplicare.

Astfel de eforturi de identificare și punere în aplicare de soluții bazate, în principal, pe o proiectare optimă a spațiului aerian ar trebui să constituie soluția corespunzătoare pentru rezolvarea aspectelor în cauză, păstrând, în același timp, o bună înțelegere de către toți piloții a clasificării spațiului aerian și a serviciilor oferite și rămânând în conformitate cu cerințele OACI, ceea ce reprezintă unul dintre obiectivele regulamentului de bază AESA, precum și ale reglementării spațiului aerian și este reflectat în mandatul CE.

#### **vi. Categoria spațiului aerian F**

39. În primul rând, este important de subliniat faptul că spațiul aerian de categorie F (astfel cum este definit de anexa 11 a OACI) a fost creat pentru a permite furnizarea temporară de servicii consultative, până la furnizarea de servicii complete ATC.
40. Precizarea că serviciul consultativ ar trebui instituit doar ca măsură temporară a fost inclusă în anexa 11 a OACI în 2001, pe baza dispozițiilor din PANS-ATM, 9.1.4.1.2: *„Având în vedere considerațiile detaliate la punctul 2.4 din anexa 11, serviciul consultativ de trafic aerian ar trebui instituit numai în cazul în care serviciile de trafic aerian sunt insuficiente pentru asigurarea controlului traficului aerian, iar recomandările limitate cu privire la pericolele de coliziune furnizate în alte condiții de către serviciul de informare a zborurilor nu îndeplinesc cerințele. În cazul în care se instituie serviciul consultativ de trafic aerian, acest lucru ar trebui considerat, în mod normal, ca o măsură temporară, numai până în momentul în care poate fi înlocuit printr-un serviciu de control al traficului aerian.”*
41. De asemenea, trebuie remarcat că ultima frază: *„În cazul în care se instituie serviciul consultativ de trafic aerian, acest lucru ar trebui considerat, în mod normal, o măsură temporară, numai până în momentul în care poate fi înlocuit printr-un serviciu de control al traficului aerian”*, datează din 1960, când a fost inclusă în ediția a 7-a a Documentului 4444, partea VII, punctul 1.1.2.
42. Problema este, de asemenea, discutată în Manualul planificării ATS OACI (Doc 9426), publicat în 1984. În Doc 9426, partea I, secțiunea 2, capitolul 1, secțiunea 1.5 — Dezvoltarea progresivă a ATS, punctul 1.5.9, se afirmă că *„Din acest motiv, OACI a recunoscut dezvoltarea progresivă a ATS, în dispozițiile sale privind serviciul consultativ de trafic aerian ca o etapă temporară, intermediară în trecerea de la serviciul de informare a zborurilor la serviciul de control regional, pentru a permite o tranziție ordonată de la un serviciu care este, în primul rând, de natură informativă la unul care necesită asumarea de responsabilități sporite de către controlori, pentru siguranța operațiunilor de zbor.”* În plus, în capitolul 2, punctul 2.7.1, se prevede că: *„De la includerea sa în dispoziția relevantă OACI, s-a intenționat ca serviciul consultativ de trafic aerian să fie considerat ca o formă intermediară temporară de ATS, în scopul de a permite o tranziție ordonată și progresivă de la FIS (pe rută sau în jurul aerodromurilor) la furnizarea de ATC. Prin urmare, trebuie înțeles faptul că serviciul consultativ de trafic aerian nu poate și nu trebuie să constituie un scop în sine, ci ar trebui instituit numai pentru a permite personalului de control, pe o perioadă limitată de timp, dobândirea experienței necesare în furnizarea de servicii ATC complete, permițându-i să acționeze ca și cum ar controla traficul aerian, fără să își asume întreaga gamă de responsabilități inerente acestei prestații.”*
43. S-a considerat că norma de aplicare propusă inițial cu privire la spațiul aerian consultativ reflecta corect intenția OACI. Prin păstrarea caracterului temporar, spiritul OACI a fost păstrat. Cu toate acestea, în scopul de a face dispozițiile normei de aplicare măsurabile, un termen de 3 ani a fost considerat un compromis între temporar și pe termen lung.
44. Observațiile care abordează problema spațiului aerian din categoria F și reacțiile la răspunsurile oferite au exprimat, în principal, ideea că această categorie F, conform OACI, ar trebui permisă fără limită de timp, pentru a permite acelor țări care folosesc, în prezent, spațiul aerian de categorie F să continue să-l utilizeze. Aceste observații au fost susținute cu fermitate în cadrul atelierului public de către reprezentanții statului membru

care l-a utilizat mai mult în spațiul său aerian și, de asemenea, de către unele aeroporturi regionale din aceeași țară.

45. Ulterior, pe baza argumentelor care susțin aceste observații, s-a decis eliminarea perioadei limită de 3 ani din norma de aplicare, iar cazul va fi analizat în continuare, în scopul de a decide dacă va fi eliminat pur și simplu sau va fi abordat în AMC.
46. În cele din urmă, ar trebui remarcat faptul că, în funcție de evoluția traficului, aceasta poate fi o soluție mai potrivită pentru a înlocui spațiul aerian de categorie F cu categoria G. Prin urmare, norma propusă a modificat textul notei OACI pentru a reflecta acest lucru.

#### **vii. Categoria spațiului aerian G și cerința privind capacitatea de comunicare radio pentru IFR**

47. Această observație nu a fost făcută în cursul perioadei de consultare publică, dar a apărut în timpul atelierului de lucru, iar agenția a considerat că este important să explice acest lucru mai detaliat în aviz. Obligația unui zbor IFR de a transporta echipamente radio în spațiul aerian necontrolat a fost contestată în cadrul atelierului de lucru folosindu-se exemplul planoarelor care zboară în spațiul aerian necontrolat sub VMC.
48. Mai mult decât atât, acest subiect este legat de o clarificare furnizată în cursul consultării publice și al celei neoficiale efectuate de EUROCONTROL asupra sensului din apendicele 1 la partea B care descrie categoriile spațiului aerian. Precizarea a arătat că capacitatea de comunicare radio este necesară pentru zboruri IFR în spațiu aerian necontrolat, dar că această cerință nu trebuia înțeleasă ca o obligație de a stabili comunicare radio bidirecțională continuă.
49. Această problemă a fost analizată și s-a considerat că actualul cadru de reglementare cu privire la zboruri IFR, zboruri în spațiul aerian necontrolat, calificarea echipajului și echipajul aeronavei, precum și implicațiile practice și cele privind siguranța unor astfel de activități, așa cum este descris în exemplu, nu a oferit posibilitatea de a elimina în condiții de siguranță această cerință privind capacitatea de comunicare radio, așa cum a fost transpusă din anexa 11 a OACI în SERA partea B. În schimb, se crede că activitățile cum ar fi zborul cu planele în spațiu aerian necontrolat în condiții sub VMC ar trebui să fie protejate printr-un statut specific al spațiului aerian care asigură separarea de restul traficului, și, eventual, acorduri operaționale în care capacitatea de comunicare radio poate fi opțională.

#### **viii. Alegerea eșalonării verticale**

50. În timpul elaborării inițiale a părții B, s-a decis înlocuirea acestei secțiuni cu un substituent referitor la decizia Comisiei care urmează a fi luată ulterior. Motivul a fost complexitatea problemei, precum și faptul că, de la început, s-a recunoscut nevoia de flexibilitate, precum și necesitatea de a transpune materialul extras din PANS în norme de punere în aplicare, mijloace acceptabile de punere în conformitate, precum și material de îndrumare sau lipsa totală a transpunerii, în funcție de evaluarea efectuată de la caz la caz. Prin urmare, s-a decis amânarea analizei detaliilor acestui aspect până în momentul în care se desfășoară activități de elaborare pe componente complementare ale SERA, pentru a evita întârzierea procesului din partea B.
51. Includerea minimelor eșalonării verticale nu a fost parte din NPA, în care se afirma inițial că „Comisia va propune măsuri cu privire la alegerea minimelor eșalonării verticale”.
52. Având în vedere faptul că minimele 1 000 ft și 2 000 ft sunt deja implicate prin includerea unei referințe la tabelul nivelurilor de croazieră în apendicele 2 la anexa I la SERA, s-a considerat oportună includerea textului din PANS OACI ATM, 5.3.2, în precizările privind acest aspect atunci când se analizează eșalonarea verticală. Se creează o perspectivă comună și standardizată asupra criteriilor de eșalonare pe verticală. În ceea ce privește eșalonarea pe orizontală, acest lucru nu face parte din norma de aplicare, dar va face obiectul unor AMC sau GM, așa cum s-a precizat în cadrul atelierului.

53. Acest aspect a ridicat o serie de observații în timpul consultării, variind de la întrebări cu privire la viitoarea decizie a Comisiei la lipsa de înțelegere a sensului exact și a scopului substituentului. În urma consultării publice, a reieșit faptul că secțiunea cu privire la selectarea minimelor de eșalonare ar putea fi elaborată cu mențiunea că principiul general este acela conform căruia ANSP va înainta propunerea de selectare a minimelor de eșalonare care urmează să fie aprobată de către autoritatea competentă. Acest lucru a fost considerat de către grupul de redactare ca o abordare corectă și sigură, cu respectarea principiilor separării între prestarea de servicii și supraveghere.
54. Așa cum s-a propus în NPA și, mai târziu, reflectat în CRD, intenția a fost de a plasa acest proces de selecție în viitoarea parte ATS care urmează să fie elaborată după SERA, deoarece, în mod evident, nu îndeplinește criteriul „regulilor aerului”. Cu toate acestea, discuțiile din cadrul atelierului au arătat că a existat o așteptare din partea părților interesate de a avea mai mult material concret cu privire la acest element fără întârziere și, prin urmare, s-a generat textul propus acum în prezentul aviz. Această abordare are, de asemenea, meritul de a consolida coerența în cadrul întregii secțiuni 2.3 din proiectul normei de aplicare, având în vedere că unele sub-secțiuni trebuie, cu siguranță, păstrate în SERA.
55. Proiectul de normă anexat prezentului aviz a luat în considerare toate observațiile primite. Se consideră că proiectul de normă asigură flexibilitatea și proporționalitatea necesare, poate fi completat cu mijloace acceptabile de punere în conformitate și material de îndrumare, în funcție de necesități, și este, de asemenea, considerat a fi cea mai practică abordare pentru reflectarea în cadrul de reglementare al UE a specificității relației existente între standardele OACI și procedurile OACI.

#### **ix. Condiții speciale VFR (SVFR) pe timp de noapte**

56. Secțiunea 2.6.1 din proiectul SERA partea B a fost elaborată pe baza instrumentului nr. 4 din setul de instrumente pentru clasificarea spațiului aerian elaborat în trecut de către Grupul EUROCONTROL pentru Spațiul Aerian și Navigație. Așa cum s-a solicitat de către părțile interesate, dispozițiile au fost incluse în proiectul normei de aplicare SERA și, prin urmare, completează standardele OACI. Atunci când acest program a fost elaborat, faptul că SVFR ar trebui să fie permise numai pe timp de zi a fost acceptat pe scară largă de către părțile interesate. La acea vreme, reprezentanții aviației generale s-au opus cu fermitate condițiilor SVFR pe timp de noapte din motive de siguranță. Ulterior, s-a decis de către grupul de redactare ca SVFR să fie autorizate „numai pe timp de zi”, iar acest lucru a fost inclus ca unul dintre criteriile referitoare la obstacolarea SVFR pentru publicarea NPA.
57. Cu toate acestea, o serie de observații susțin că SVFR ar trebui să fie, de asemenea, autorizate pe timp de noapte. Grupul de redactare a avut rezerve cu privire la acest aspect, deoarece nu exista niciun material semnificativ privind siguranța disponibil pentru a justifica o abatere de la dispozițiile setului de instrumente, pe care s-a bazat răspunsul furnizat la observațiile aferente. Pe de altă parte, setul de instrumente în sine nu a făcut niciodată obiectul unei evaluări formale a siguranței, iar nivelul de siguranță a instrumentelor a derivat, în principal, din faptul că ele s-au bazat pe „cele mai bune practici” europene și au fost elaborate de către experți în domeniul aviației bine informați, responsabili în materie de securitate.
58. Unul dintre motivele tehnice pentru care SVFR pe timp de noapte nu au fost considerate adecvate a fost că SVFR sunt, în primul rând, concepute pentru a permite unui zbor VFR intrarea sau ieșirea dintr-o zonă controlată (CTR), în cazul în care condițiile VFR nu sunt îndeplinite în interiorul acestei CTR. Cu toate acestea, transpunerea acestor condiții pe timp de noapte a pus la dispoziție opțiuni foarte limitate pentru zborurile din afara CTR, ca urmare a cerințelor NVFR din SERA A, care sunt similare cu criteriile VMC în interiorul unei CTR.
59. Discuțiile din cadrul atelierului au arătat că observațiile referitoare la SVFR pe timp de noapte s-au bazat pe preocupări reale și a existat, de fapt, o justificare acceptabilă și

rațională pentru o asemenea solicitare, în esență, condițiile meteorologice insuficiente pot apărea ca urmare a mai multor criterii. În speță, așa cum s-a explicat, în cazul în care doar plafonul a fost prea mic pentru VMC normale, dar încă permis pentru operațiuni cum ar fi exersarea traficului de aerodrom pentru menținerea calificării VFR pe timp de noapte, ar putea exista unele beneficii în zborul SVFR pe timp de noapte, cu condiția ca unitatea ATS locală să îl considere adecvat și să pună la dispoziție obstacolarea.

60. Prin urmare, în scopul de a ține seama de toate aceste observații, s-a decis completarea criteriului limitării la zborul pe timp de zi cu posibilitatea ca autoritatea competentă să permită SVFR pe timp de noapte, pe baza presupunerii că acesta se va realiza în urma unei evaluări locale a siguranței, inclusiv evaluarea locală a culturii și condițiilor NVFR/SVFR. În orice caz, așa cum s-a procedat pentru SERA partea A, toate dispozițiile din setul de instrumente pentru clasificarea spațiului aerian și toate elementele din proiectul normei de aplicare, care sunt considerate complementare pentru materialul OACI, vor face obiectul unei evaluări privind siguranța. Raportul ulterior va fi disponibil înainte de finalizarea de către Comisie a procedurii de comitologie privind proiectul SERA partea B.

#### **x. Domeniul de aplicare al FIS**

61. Un număr semnificativ de observații au fost exprimate cu privire la domeniul de aplicare al cerințelor descrise în partea B, 3.2.2 și, mai ales, la faptul că o interpretare strictă a cerințelor astfel formulate ar putea să conducă la obligații imposibile de îndeplinit referitoare la furnizarea unui volum imens de informații inutile sau, uneori, imposibil de pus la dispoziție. Preocupările au fost repetate în cadrul atelierului, pe baza răspunsului oferit la aceste observații în CRD, prin care s-a explicat intenția de a clarifica problema în materialul de îndrumare. Părțile interesate au arătat că mai există unele îngrijorări, din cauza faptului că materialul de îndrumare nu poate modifica din punct de vedere legal conținutul unei cerințe cu caracter obligatoriu.
62. Agenția și EUROCONTROL au convenit, în cadrul atelierului, că se vor face încercări de găsimă a unei formulări optime care să respecte așteptările legitime ale piloților și să garanteze „în mod implicit, o situație mai sigură”, fără a crea o povară excesivă asupra unităților ATS, care ar putea fi dezechilibrate referitor la practica curentă și rezonabilă și, de asemenea, ar crea ineficiență operațională potențială, prin ocuparea excesivă a frecvenței.
63. Agenția și EUROCONTROL au analizat cu atenție dispozițiile și posibilitatea de a modifica textul fără a antrena necesitatea de a notifica OACI cu privire la o diferență de categoria C. După această analiză, s-a ajuns la concluzia că modificarea dispozițiilor prin expresii precum „după caz” sau „pe cât posibil” duce la dispoziții suboptimale și ar putea dezechilibra practicile existente și chiar provoca o diferență de categoria C.
64. Prin urmare, s-a ajuns la concluzia că textul nu va fi modificat. Cu toate acestea, forma finală a proiectului de cerință va fi, de asemenea, completată cu materiale de îndrumare pentru a clarifica intenția și a explica necesitatea de a nu ține frecvența ocupată cu informații inutile, imposibil de pus la dispoziție sau nesolicitate de către pilot, în cazul informațiilor generale. Materialul de îndrumare va fi elaborat folosindu-se nota 1 din anexa 11 a OACI, 4.2.2, care precizează că trebuie să se înțeleagă faptul că o unitate ATS poate să nu fie la curent cu tot traficul (acoperirea detectării, contactul radio etc.), iar, ulterior, este posibil să nu fie în măsură, în unele cazuri, să furnizeze informații relevante cu privire la pericolele de coliziune.

#### **xi. Servicii MET**

65. După cum s-a explicat deja în NPA, capitolul 5 din proiectul de normă de aplicare transpune dispozițiile relevante din anexa 3 a OACI, care sunt considerate a fi reguli ale aerului. Aceste elemente sunt, în esență, legate de rapoartele de zbor transmise de aeronave.

66. Rezultatul NPA a arătat că a existat un sentiment foarte răspândit în rândul părților interesate că secțiunile referitoare la transmiterea automată a datelor nu ar trebui abordate în SERA. Observațiile au indicat faptul că transmiterea automată a datelor (legăturilor de date) ar trebui să fie analizată împreună cu toate celelalte aspecte, atunci când se reglementează transmiterea automată a datelor și legăturilor de date.
67. Prin urmare, capitolul 5 din SERA partea B anexat prezentului aviz cuprinde numai dispoziții referitoare la rapoartele speciale de zbor și alte observații vocale excepționale provenite din aeronavă.
68. În scopul de a aborda preocupările deja exprimate de către părțile interesate în legătură cu separarea acestor dispoziții de o secțiune comună a anexei 3 a OACI, agenția intenționează să producă în timp util o matrice, pentru a se asigura că nicio dispoziție nu este omisă în mod neintenționat din exercițiul general de transpunere a SARP OACI în cadrul de reglementare european.

#### **xii. Interceptarea aeronavelor civile**

69. Secțiunea referitoare la interceptarea de aeronave civile a fost transpusă din anexa 11 OACI în SERA partea B, fără modificări ale textului original OACI. OACI nu a primit semnale legate de diferențe din partea niciunui stat membru al Uniunii Europene cu privire la secțiunile aferente din anexa 11 a OACI. Cu toate acestea, în cadrul și în urma atelierului de lucru, a apărut și s-a reiterat o observație, iar aceasta a fost prezentată ca o reacție care a contestat în special cerința ca unitatea ATS să încerce stabilirea comunicației bidirecționale cu aeronava interceptată și informarea pilotului în legătură cu interceptarea. În plus față de comunicație și de explicațiile furnizate deja și în scopul de a evita orice risc al unor schimbări care ar fi în detrimentul siguranței și integrității SERA partea B dacă aceste dispoziții ar fi modificate, este important să se sublinieze faptul că dispozițiile relevante se adresează numai unității ATS civile care controlează aeronavele civile potențial interceptate și că aceste dispoziții au doar un scop de siguranță și absolut nicio intenție ori capacitatea de a aborda modul în care interceptarea este efectuată.
70. Mai mult decât atât, trebuie explicat faptul că secțiunea relevantă, care începe prin a indica faptul că „unitatea ATS ia următoarele măsuri, după caz, în funcție de circumstanțele date: ...” asigură flexibilitatea necesară și se presupune că lasă libertatea autorităților statelor membre de a stabili propriile proceduri naționale.
71. În cele din urmă, punctul 4.2.2 prevede precizări suplimentare în ceea ce privește modul de stabilire a comunicării aer-sol.

#### **xiii. Comunicații directe prin voce controlor/pilot sau comunicații controlor-pilot prin legături de date (CPDLC)**

72. Proiectul SERA partea B propus în NPA a indicat că decizia privind necesitatea comunicării directe prin voce a mesajelor CPDLC aparține autorității competente. Acesta este un exemplu de transpunere a conceptului de „autoritate ATS” prezentă într-un material OACI care trebuia să fie înlocuit în cadrul de reglementare european cu „furnizor de servicii” sau „autoritate competentă”, așa cum se explică în secțiunea I de mai sus. Un număr semnificativ de observații au arătat că decizia privind o astfel de comunicare directă prin voce a fost în mod clar de natură operațională. Mai mult decât atât, se consideră că această decizie operațională ar fi supusă unei evaluări a siguranței, care ar trebui aprobată de către autoritatea competentă.
73. Valabilitatea explicațiilor primite în cadrul consultării scrise și în cadrul atelierului de lucru a fost acceptată și proiectul de normă de aplicare anexat prezentului aviz reflectă caracterul operațional al acestei decizii, prin trimitere la ANSP în loc de autoritatea competentă.

**xiv. Spațiu aerian cu comunicație radio obligatorie (RMZ) – Spațiu aerian cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ)**

74. Conceptele de spațiu aerian cu comunicație radio obligatorie și spațiu aerian cu comunicație prin transponder obligatorie au fost derivate din setul de instrumente pentru clasificarea spațiului aerian EUROCONTROL. Ele au fost create pentru a răspunde unei probleme larg răspândite și cu intenția de a îmbunătăți siguranța în unele porțiuni din spațiul aerian, în cazul în care simpla punere în aplicare a clasificării OACI a spațiului aerian nu a fost suficientă pentru a asigura nivelul așteptat de siguranță cu referire la nivelul activităților aeronautice care au loc în spațiul aerian în cauză.
75. Introducerea spațiilor aeriene RMZ și TMZ în SERA partea B a fost, în general, susținută de observațiile primite și ar trebui considerată ca o îmbunătățire semnificativă cu privire la punerea în aplicare comună în Europa a mijloacelor disponibile de sporire a siguranței. Unele observații au sugerat îmbunătățiri ale textului propus, care au fost acceptate și incluse în proiectul de normă anexat prezentului aviz.
76. Trebuie remarcat faptul că, chiar dacă RMZ și TMZ nu își au originea în anexa 11 sau anexa 3 ale OACI, acestea nu constituie o diferență față de OACI, deoarece anexa 11 conținea deja unele dispoziții care au permis cerințe specifice pentru contactul radio obligatoriu sau utilizarea transponderului în porțiuni desemnate ale spațiului aerian. Conceptul nou introdus este faptul că aceste cerințe vor fi formulate și puse în aplicare în aceeași manieră în întreaga Europă, într-un mod care este, de asemenea, înțeles în mod clar de către toți piloții, indiferent de originea lor sau de naționalitate. RMZ și TMZ vor fi totuși incluse în pachetul de elemente supuse unei evaluări a siguranței care urmează să fie pus la dispoziția Comisiei, după publicarea avizului.

**xv. Limita de viteză de 250 de noduri**

77. Cu privire la aspectul referitor la limita de viteză asociată categoriei spațiului aerian, proiectul SERA partea B nu modifică cerințele inițiale OACI. Pe acest subiect s-au primit observații de natură contradictorie, precum și unele reacții contradictorii la CRD. Unele observații au solicitat ca limita de viteză să fie extinsă la toate categoriile de spațiu aerian sub 10 000 ft, întrucât alte observații au solicitat aplicarea acesteia numai zborurilor VFR, sau ca aceste zboruri specifice să fie scutite de obligație din diferite motive.
78. Principiul „constatării și evitării”, care reprezintă originea limitei de viteză, se aplică pentru VFR și IFR, precum și în situații în care separarea nu este asigurată. Trebuie remarcat faptul că limitele de viteză operaționale asociate obstacolărilor sau procedurilor specifice pot fi aplicate în continuare, sub rezerva aprobării de către autoritatea competentă, atâta timp cât acestea nu contravin limitării de viteză OACI/SERA asociate cu categoria spațiului aerian (de exemplu, viteza specifică asociată SID și STAR).
79. În ceea ce privește o observație care solicită scutirea de la limita de viteză pentru anumite categorii de aeronave care ar avea nevoie să zboare la viteze mari, din motive operaționale sau tehnice, trebuie repetat că norma de aplicare SERA se aplică numai pentru GAT. Permitearea unor viteze mari, în contradicție cu OACI, într-un mediu aeronautic deschis tuturor categoriilor de utilizatori ai spațiului aerian poate fi responsabilitatea unui stat membru doar pentru propriul spațiu aerian în domeniul de competență al propriilor regulamente interne (de exemplu, OAT), dar o astfel de decizie ar fi foarte dificil de extins și nu ar trebui să se aplice pentru întregul spațiu aerian european și pentru normele GAT aplicabile respectivului spațiu aerian.
80. Ulterior, s-a decis menținerea limitei de viteză de 250 de noduri, așa cum este descrisă în anexa 11 a OACI din proiectul de normă anexat la prezentul aviz.

**xvi. Supliment la SERA partea B**

81. Suplimentul care introduce diferențele între SERA partea B și anexele relevante OACI, care ar necesita consens și notificarea OACI de către statele membre, a fost elaborat în

funcție de conținutul proiectului părții B din NPA. S-au primit o serie de observații care au indicat îmbunătățiri sau au solicitat introducerea de modificări în conformitate cu modificările propuse pentru proiectul normei de aplicare în sine.

82. Suplimentul a fost revizuit și modificat în conformitate cu schimbările introduse în proiectul normei de aplicare după consultare și este anexat prezentului aviz.
83. Suplimentul la SERA partea B conține acum nouă diferențe, inclusiv cele care corespund notelor OACI ridicate la statutul de obligație, față de 253 de diferențe notificate cu anexele 11 și 111 ale OACI în întregime referitoare la elementele din anexa 11 a OACI, care au fost păstrate pentru SERA partea B.



#### IV. Evaluarea impactului reglementării

Scopul și efectul urmărit

84. Scopul RIA este de a determina cea mai bună opțiune pentru atingerea obiectivului activității de reglementare, minimizând, în același timp, impactul potențial negativ. Se compune dintr-o serie de cinci etape logice care structurează analiza: identificarea problemelor, definirea obiectivelor, elaborarea opțiunilor, analiza impactului și compararea opțiunilor. În acest caz special, compararea opțiunilor este destul de limitată având în vedere că proiectul normei de aplicare SERA a fost elaborat în conformitate cu mandatul SERA și, după cum s-a menționat deja în NPA 2011-02, posibilitatea de a alege opțiunile cu privire la procedura în elaborarea proiectului normei de aplicare SERA partea B au fost limitate. Prin urmare, numai opțiunea selectată va fi explorată.

85. Actuala RIA nu reia integral RIA prezentată în NPA, dar abordează principalele puncte, adăugând unele efecte noi identificate în timpul procesului de consultare.

*a. Probleme abordate în RIA SERA partea B*

86. Transpunerea dispozițiilor relevante din anexa 11 și anexa 3 ale OACI în Normele europene standardizate privind spațiul aerian (SERA).

87. În plus, Comisia Europeană a solicitat în mod clar în mandatul SERA ca activitatea să aibă ca efect, în primul rând, crearea unui proiect de normă de aplicare al Comisiei Europene, cu excepția cazului în care se consideră că armonizarea deplină nu este necesară. De asemenea, s-a solicitat ca norma să acorde prioritate soluțiilor conforme cu OACI.

*b. Dimensiunea problemei*

88. După cum s-a menționat mai sus, chiar dacă anexa 2 a OACI se numește „Reguli ale aerului”, se recunoaște faptul că dispoziții care reprezintă o „regulă a aerului” pot fi, de asemenea, găsite în alte documente OACI. Aceasta a fost baza pentru elaborarea proiectului SERA partea B, prin identificarea dispozițiilor provenind din anexa 3 și anexa 11 ale OACI care ar trebui transpuse în legislația UE ca reguli ale aerului.

89. Proiectul normei de aplicare SERA nu are ca scop principal crearea de noi obligații pentru statele membre, ci intenționează să standardizeze modul în care obligațiile OACI existente sunt puse în aplicare în cadrul cerului unic european. Având în vedere că dispozițiile OACI sunt utilizate în întreaga lume de o lungă perioadă de timp, amploarea problemei nu este considerată semnificativă.

90. Există câteva cazuri în care propunerea de proiect SERA partea B diferă (categoria A de diferențe) față de SARP OACI. Diferențele propuse sunt justificate. Pentru propunerea referitoare la verificările timpilor la minut, care ar constitui, probabil, o diferență de categoria C, se va derula și va fi pusă la dispoziția Comisiei o evaluare a siguranței, pentru sprijinirea procedurii de comitologie.

*c. Scurtă prezentare a obiectivelor avizului*

91. Obiectivul principal este continuarea efortului început deja de către Comisia Europeană de instituire a unui set armonizat de reguli ale aerului pentru spațiul aerian european, în vederea creșterii siguranței și reducerii la minimum a inconvenientelor și a riscului neînțelegerilor cauzate de diferite seturi de norme naționale și asigurarea unui trafic aerian internațional eficient și rapid, care necesită o înțelegere comună a semnelor, procedurilor de evitare a coliziunilor, serviciilor de trafic aerian instrucțiunilor, frazeologiei și a altor aspecte similare.

## Opțiuni

92. Opțiunea selectată este „Proiectul SERA partea B, care transpune dispozițiile privind regulile aerului din anexele OACI altele decât anexa 2”. Opțiunea a fost aleasă în conformitate cu mandatul SERA.

## Sectoarele în cauză

93. Norma de aplicare SERA va avea un impact asupra persoanelor (piloți, ATCO) și entităților (state membre, autorități competente, ANSP, operatori de aeronave și, cel mai probabil, operatori de aerodrom).

## Impacturi

*a. Toate impacturile identificate*

94. Persoanele și entitățile care operează în statele membre care au pus în aplicare o clasificare a spațiului aerian fără a urma întocmai dispoziția OACI (permițând, de exemplu, anumite VFR în categoria A sau utilizarea categoriei F altfel decât ca o clasificare temporară etc.) pot fi afectate de punerea în aplicare a prezentului regulament. În plus, câteva adăugiri în ceea ce privește SARP OACI (de exemplu, transformarea unor note în dispoziții, astfel cum este descris în Suplimentul SERA partea B, și dispoziții noi bazate pe setul de instrumente pentru clasificarea spațiului aerian) pot afecta, de asemenea, acele sectoare identificate.

95. În scopul de a pregăti o evaluare cantitativă bine structurată și defalcată, este necesar un sondaj la nivel european, în scopul de a identifica următoarele:

- Statele membre în care clasificarea SERA a spațiului aerian va impune schimbări;
- Modul în care schimbările introduse vor afecta legislațiile naționale conexe și modul în care poate fi efectuată punerea în aplicare;
- În ce măsură accesul unor utilizatori ai spațiului aerian la anumite porțiuni ale spațiului aerian va fi afectat și dacă instrumentele recent introduse în SERA partea B vor permite atenuarea problemelor prin intermediul a noi proceduri;
- Ce resurse, inclusiv de formare, ar fi necesare pentru punerea în aplicare a noilor proceduri.

96. Acest tip de sondaj ar necesita, probabil, atât timp cât și resurse și, având în vedere termenele scurte pentru redactarea SERA, în general, acesta nu este considerat fezabil, iar, astfel, o evaluare cantitativă credibilă este aproape imposibilă.

*i. Siguranță*

97. Pentru a evalua corect impactul general al normelor de aplicare, mijloacelor acceptabile de punere în conformitate și materialelor de îndrumare asupra siguranței, este necesar setul complet de pachete de legi. În plus, se consideră necesară abordarea și a normei de aplicare SERA împreună cu normele de aplicare adoptate recent pentru licențierea echipajelor de zbor, cu normele privind operațiunile aeriene votate deja pozitiv de către Comitetul AESA, precum și cu dispozițiile viitoare legate de partea ATS și partea MET. În acest caz particular, SERA partea B, introduce în legislația UE doar dispozițiile transpuse din anexa 3 și anexa 11 ale OACI, care sunt considerate a fi „reguli ale aerului”. SERA partea B completează SERA partea A, care transpune dispozițiile din anexa 2 a OACI. Mai mult decât atât, cu privire la elaborarea normei de aplicare SERA, urmează lucrări suplimentare de transpunere a dispozițiilor relevante din anexa 10 a OACI, PANS-ATM, PANS-OPS și a altor documente în legislația UE. De fapt, întregul set legislativ ar trebui considerat complet doar în momentul în care toate normele de aplicare, așa cum sunt descrise în secțiunea „structura normei”, sunt adoptate. Cu toate acestea, este important de subliniat că, odată ce toate măsurile relevante (normele de aplicare, mijloacele acceptabile de punere în conformitate și materialul de îndrumare) sunt în vigoare și puse în aplicare, impactul global asupra siguranței este considerat a fi pozitiv în comparație cu

situația actuală, având în vedere că va avea loc punerea în aplicare uniformă a SARP OACI în spațiul aerian european.

98. După cum s-a explicat deja, nu este posibil ca un set complet de norme europene armonizate să poată fi pregătite în același timp. Acest lucru este, de asemenea, recunoscut de către Comisia Europeană în mandatul SERA pentru EUROCONTROL, care prevede o abordare în etape a elaborării normei de aplicare SERA.
99. Cu toate acestea, este necesar să se evalueze impactul transpunerii asupra siguranței, luând în considerare domeniul de aplicare al SERA partea B, în scopul de a demonstra că norma este sigură în sine. O evaluare a impactului asupra siguranței a fost efectuată — capitolul III din NPA (Rezumatul evaluării siguranței SERA partea B), pentru a aborda transpunerea la nivel european a cerințelor privind serviciile de trafic aerian, care sunt o „regulă a aerului”, în cadrul legislativ al cerului unic european.
100. Acest proces de evaluare a impactului asupra siguranței s-a derulat pe parcursul diferitelor etape de elaborare a normei.
101. În timpul fazei inițiale, au fost identificate șase specificații SERA privind siguranța de nivel înalt pentru a elabora în mod corespunzător dispozițiile SERA partea B, în scopul de a demonstra că: *„a fost decis un set complet și corect de cerințe privind serviciile de trafic aerian, care sunt o „regulă a aerului”, pentru a asigura un flux al traficului aerian în condiții de siguranță în cadrul UE.”*
102. La sfârșitul fazei de elaborare, s-a demonstrat că SERA partea B este completă, corectă, are robustețe suficientă și integritate, este potențial implementabilă/realizabilă și este în concordanță cu obiectivul normei de aplicare. Este demn de remarcat faptul că majoritatea cerințelor din SERA partea B sunt considerate ca fiind cerințe privind siguranța, pentru că obiectivele lor principale sunt de atenuare a pericolelor/riscurilor pre-existente inerente aviației (de exemplu, coliziunea în aer, coliziunea pe calea de rulare etc.).
103. În plus, după cum se prevede în norma de aplicare SERA, tranziția de la situația actuală a statelor membre la punerea în aplicare a dispozițiilor SERA partea B va fi susținută de o evaluare a siguranței la nivel local, pentru a aborda în siguranță această fază de tranziție.
104. În cele din urmă, o astfel de evaluare a concluzionat că nu trebuie permise excepțiile de la normă și că se va institui un proces „de întreținere” pentru abordarea necesităților viitoare privind siguranța, modificările aduse anexelor 11 și 3 ale OACI sau orice modificare apărută pe fondul unei schimbări în cadrul mediului operațional UE.
105. În concluzie, punerea în aplicare a acestui proces structurat de evaluare a impactului asupra siguranței a demonstrat că cerințele privind serviciile de trafic aerian din SERA partea B, care sunt o „regulă a aerului”, asigură un flux al traficului aerian mai sigur în cadrul UE și aplicarea acestuia va fi pe deplin sigură atunci când sistemul european de reglementare în aviație va fi complet și implementat. Într-adevăr, toate aspectele legate de siguranță, recomandările și ipotezele identificate în timpul procesului de evaluare a siguranței au fost abordate în mod corespunzător de către norma de aplicare SERA, așa cum se demonstrează în documentul anexat la prezentul aviz sau a fost inițiată o acțiune pentru a le aborda în mod corespunzător (de exemplu, elaborarea neîntreruptă de AMC și GM la SERA partea B și elaborarea altor norme în cadrul regulamentului de bază).
106. În cele din urmă, este important de evidențiat că impactul asupra siguranței al unor elemente precum verificarea timpilor la minut în loc de la jumătate de minut, precum și noile dispoziții, cum ar fi RMZ și TMZ, vor fi analizate, iar rezultatul acestei evaluări va fi pus la dispoziția Comisiei.

## ii. Economic

107. În această etapă, costurile sunt mai ales cele asociate cu diseminarea de informații, formarea și familiarizarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană, operatorilor de aerodrom și utilizatorilor spațiului aerian cu norma. Cu toate acestea, ele sunt

considerate a fi costuri de tip „one shot”, pentru modificarea normelor și procedurilor pentru prima dată. După aceea, este de așteptat o reducere a costurilor actuale datorită armonizării. Cu toate acestea, ar trebui, de asemenea, subliniat că, din cauza lipsei de date disponibile de la fiecare stat membru, analiza evaluării impactului economic este doar una calitativă.

108. Efectul în diferitele zone ale spațiului aerian european ar putea fi:

- nicio schimbare, în cazul în care normele naționale sunt deja pe deplin în conformitate cu SERA partea B;
- modificarea unor norme naționale, astfel încât să se conformeze cu SERA partea B (deoarece norma de aplicare SERA nu transpune integral anexa 11 sau anexa 3 ale OACI, iar transpunerea integrală se va face într-o etapă ulterioară);
- toate statele membre nu vor mai trebui să depună eforturi pentru transpunerea modificărilor din anexa 11 și anexa 3<sup>9</sup> ale OACI, deoarece aceasta se va realiza la nivelul Uniunii Europene prin modificarea normei europene de aplicare.

109. Amploarea impactului va depinde de:

- costurile naționale, asociate cu îndeplinirea cerințelor, în cazul derulării evaluărilor naționale privind siguranța referitoare la modificările (dacă există) asociate cu punerea în aplicare a SERA partea B;
- numărul și domeniul de aplicare al diferențelor identificate între SERA partea B și normele naționale;
- amploarea modificărilor (dacă există) procedurilor operaționale impuse în orice stat membru; și
- amploarea unor măsuri de atenuare a riscurilor (dacă există) impuse de evaluarea privind siguranța care trebuie realizată la nivel local.

110. Costurile legate de norma de aplicare a SERA pot cuprinde:

- costurile de diseminare a informațiilor, de formare și de familiarizare cu norma de aplicare a SERA;
- costurile modificărilor aduse procedurilor operaționale;
- costurile măsurilor de reducere a riscurilor (dacă există) impuse de evaluarea siguranței care trebuie realizată la nivel local.

111. Impactul asupra autorităților de reglementare, furnizorilor serviciilor de navigație aeriană (ANSP), operatorilor de aerodrom și utilizatorilor spațiului aerian va depinde în mod clar de măsura în care normele naționale se abat de la anexele 3 și 11 ale OACI și, în consecință, de la SERA partea B. Implicarea ANSP, a operatorilor de aerodrom și operatorilor de aeronave va presupune diseminarea de informații cu privire la orice modificare a normei către personalul lor, formarea personalului acestora, după caz, și punerea în aplicare a oricăror modificări necesare ale procedurilor operaționale. Autoritățile competente vor trebui să se asigure că personalul lor are cunoștință de orice modificare a normelor în cadrul propriului spațiu aerian și să asigure conformitatea ANSP, a operatorilor aeroportuari și utilizatorilor spațiului aerian cu normele modificate. Instituirea unei perioade de tranziție corespunzătoare pentru intrarea în vigoare a normelor SERA partea B ar putea minimiza un astfel de impact.

---

<sup>9</sup> Pentru acele SARP OACI care au fost deja transpuse în legislația UE

**Autoritățile de reglementare/autoritatea competentă**

112. Autoritățile de reglementare/autoritățile competente vor trebui, inițial, să se asigure că modificările necesare ale normelor au fost puse în aplicare, ceea ce va implica un cost (de exemplu, pentru inspectorii). Ulterior, costurile pentru asigurarea conformității cu orice norme modificate nu vor diferi față de costurile existente privind asigurarea conformității cu normele actuale. Este posibil ca unele state membre care sunt afectate de dispozițiile din partea SERA B să fie nevoite să-și modifice legislația națională în consecință.
113. În unele cazuri particulare, costul ar putea proveni de la nevoia de a introduce schimbări în clasificarea spațiului aerian și, astfel, nevoia de a modifica toate hărțile și publicațiile relevante. În plus, în unele state membre ar fi necesară introducerea unor schimbări în proiectarea spațiului aerian, cum ar fi noile rute ATS, spațiul aerian restricționat sau separat etc., în scopul conformării cu clasificarea spațiului aerian și pentru a face față utilizatorilor specifici ai spațiului aerian.

**ANSP și operatorii de aerodrom**

114. Toate ANSP ar trebui să aibă deja instituite procedurile necesare pentru a se asigura că informațiile corespunzătoare sunt diseminate integral pentru întreg personalul necesar. Dacă va exista un anumit impact administrativ, având în vedere schimbările necesare pentru fiecare ANSP, utilizarea acestor proceduri existente pentru punerea în aplicare a SERA partea B nu ar trebui să aibă un efect semnificativ asupra costurilor ANSP.
115. În ceea ce privește formarea, deși pot exista unele costuri minore legate de actualizarea materialelor de formare, costul cursurilor de formare, în cazul în care noile norme sunt în vigoare, nu ar trebui să difere comparativ cu costul actual pentru a păstra competența personalului. Costurile de formare ar putea fi mai mari numai în statele membre în care clasificarea spațiului aerian trebuie modificată și, de asemenea, procedurile ATS trebuie modificate în consecință. În orice caz, costul unor modificări ale procedurilor operaționale pentru favorizarea punerii în aplicare a SERA partea B, poate fi estimat doar la nivel local.
116. În plus, în cazul în care statele membre ar decide să reclasifice spațiul aerian de categorie F în spațiu aerian controlat, atunci este posibilă antrenarea de costuri suplimentare legate de formarea ATCO și ocuparea forței de muncă.
117. În cazurile în care operatorii aeroportuari furnizează, de asemenea, servicii de navigație aeriană, acestea vor fi, de asemenea, afectate de punerea în aplicare a SERA partea B, ca și ANSP.

**Operatorii de aeronave și utilizatorii spațiului aerian**

118. Procedurile de rutină existente pentru informarea pilotului prevăzute de reglementările europene sau naționale se referă la diseminarea de informații cu privire la norma propusă. Prin urmare, acest proces ar trebui să poată fi derulat în cadrul procedurilor actuale, cu efect minim asupra costurilor.
119. În ceea ce privește formarea și examinările, precum și ANSP, în timp ce pot exista unele costuri minore legate de actualizarea materialelor de formare, costurile de formare, în cazul în care noile norme sunt în vigoare, pot fi estimate doar la nivel local.
120. În unele cazuri particulare, atunci când autoritatea de reglementare/autoritatea competentă din statele membre, decide să pună în aplicare RMZ și/sau TMZ în spațiul aerian de categorie G, F și E, un număr limitat de aeronave utilizate în aviația generală ar putea necesita echipamente suplimentare, dar estimarea costurilor se poate face numai la nivel local de către acele state membre care pun în aplicare aceste măsuri.

## iii. Ecologic

121. Nu este de așteptat niciun fel de impact sau poate fi posibil un impact minor asupra mediului.

## iv. Social

122. Nu este de așteptat niciun impact social.

## v. Alte cerințe privind aviația în afara domeniului de aplicare AESA sau SES

123. Niciun fel de alte cerințe în afara domeniului de aplicare AESA sau SES. Cu toate acestea, trebuie să recunoaștem că, în timp ce operațiunile cu aeronave militare și furnizorii de servicii militare care pun la dispoziție servicii în special pentru OAT sunt în afara sferei de aplicare a SES sau a regulamentului de bază al AESA, punerea în aplicare a acestor dispoziții la nivel european ar putea avea unele implicații asupra activităților lor, dar nu pot fi estimate pe baza informațiilor disponibile. Mai mult decât atât, este important să se evidențieze că impactul ar fi, în principal, asupra componentei „GAT” a activităților militare (precum autorități de reglementare, utilizatori ai spațiului aerian sau ANSP) și, în această privință, impactul poate fi considerat similar cu cel din cazul entităților civile.

*Rezumatul și evaluarea finală*

a. Comparația dintre efectele pozitive și cele negative pentru fiecare opțiune evaluată

124. Așa cum se menționează mai sus, posibilitatea de a alege opțiunile privind modul de a proceda în elaborarea SERA partea B a fost limitată. Din acest motiv, această RIA nu poate face o analiză comparativă a impactului fiecărei opțiuni, dar se concentrează pe evaluarea efectelor pozitive și negative ale opțiunii alese „de transpunere a dispozițiilor privind regulile aerului din anexele OACI altele decât anexa 2”.

## a.1 Efecte pozitive:

- Punerea în aplicare uniformă a normelor europene standardizate privind spațiul aerian în cadrul domeniului de aplicare a regulamentului de bază și reglementărilor SES.
- Regulamentul unic care acoperă cerințele, relevante pentru regulile aerului din anexa 2 a OACI, precum și de transpunere a dispozițiilor privind spațiul aerian de la anexele OACI, altele decât anexa 2.
- Utilizatorii spațiului aerian nu vor fi nevoiți să respecte transpunerea specifică fiecărui stat membru a SARP OACI referitoare la regulile aerului dacă zboară în spațiul aerian european.
- Inconveniente și riscuri reduse de neînțelegeri cauzate de seturile diferite de reguli ale aerului la nivel național și de aplicarea diferită a clasificării spațiului aerian.
- Sprijinirea statelor membre prin asigurarea unei aplicări uniforme și conforme a SARP OACI. În viitor, statele membre nu vor mai trebui să depună eforturi pentru transpunerea modificărilor dispozițiilor relevante din anexa 11 și anexa 3 ale OACI, deoarece acest lucru se va realiza într-o manieră centralizată la nivel european, prin intermediul sarcinilor de reglementare relevante.
- Armonizează punerea în aplicare a clasificării spațiului aerian OACI.
- Armonizează dispozițiile referitoare la VFR speciale și prevede condiții lipsite de ambiguitate pentru punerea lor în aplicare.
- Oferă statelor membre instrumente pentru sporirea siguranței în acele părți ale spațiului aerian în care se consideră necesar, prin instituirea de spații aeriene cu

comunicație radio obligatorie (RMZ) și spații aeriene cu comunicație prin transponder obligatorie (TMZ). În acest fel, statelor membre li se oferă posibilitatea de a adapta clasificarea spațiului aerian OACI, în conformitate cu nevoile lor specifice.

a.2 Efecte negative:

- După cum s-a menționat deja, principiul reținut pentru evaluarea impactului este limitarea domeniului de aplicare la aspectele generale, deoarece nu pot fi abordate aspectele detaliate privind punerea în aplicare sau specificul național al punerii în aplicare a SERA partea B. Mai mult decât atât, ca urmare a termenului scurt, nu a fost efectuat un sondaj cu privire la aspectele detaliate ale punerii în aplicare sau specificul național al punerii în aplicare a SERA partea B.
- Un posibil impact negativ este costul asociat cu punerea în aplicare a SERA partea B în ceea ce privește formarea profesională a personalului și modificări ale procedurilor.

b. Evaluarea finală și recomandarea opțiunii alese

125. Adoptarea unor norme uniforme de transpunere a dispozițiilor privind spațiul aerian din anexele OACI, altele decât anexa 2, presupune costuri care vor depinde de situația existentă anterior în cadrul statelor membre.
126. În cazul în care sunt necesare modificări, ar trebui să existe deja în sistemele relevante de gestionare a modificărilor și siguranței proceduri instituite pentru diseminarea de informații către persoanele corespunzătoare, iar costul incremental al includerii de informații privind aceste propuneri de modificare a normelor în acest proces trebuie să fie minim.
127. În cazul formării, în timp ce pot exista unele costuri presupuse de modificarea materialului de formare, costurile de formare, în cazul în care noile norme sunt în vigoare, pot fi estimate doar la nivel local.
128. În cazul în care mai multe schimbări semnificative sunt necesare, în special în legătură cu introducerea noii clasificări a spațiului aerian și/sau a TMZ și RMZ, costurile asociate vor crește în consecință, dar, în momentul de față, acest lucru nu poate fi evaluat.
129. Cu toate acestea, potențialul impact negativ asociat cu creșterea probabilă a costurilor pentru unele state membre, care au pus în aplicare anexa 11 și anexa 3, cu unele diferențe, ar trebui compensată prin impactul general pozitiv asupra siguranței, deoarece este vorba despre punerea în aplicare uniformă a SARP OACI în spațiul aerian european, după ce toate măsurile relevante (norme de aplicare, mijloace acceptabile de punere în conformitate și materiale de îndrumare) sunt adoptate și puse în aplicare. În plus, statele membre nu vor trebui să depună eforturi pentru transpunerea modificărilor din anexa 11 și anexa 3 ale OACI, deoarece acest lucru se va realiza la nivel european.
130. Mai mult decât atât, este, de asemenea, important de subliniat impactul pozitiv asociat cu implementarea normei de aplicare a SERA partea B care va sprijini libera circulație transfrontalieră a aeronavelor în Europa și va susține statele membre în eforturile lor de a menține niveluri ridicate de siguranță, precum și în punerea în aplicare a blocurilor funcționale de spațiu aerian.

## V. Avizul final al agenției

131. Dispozițiile SERA partea B, așa cum apar în documentul anexat prezentului aviz, au fost elaborate cu respectarea unor proceduri de reglementare ale agenției și, de asemenea, cu respectarea specificațiilor mandatului SERA pentru EUROCONTROL.
132. În urma procesului de consultare al agenției, răspunsurile la observațiile părților interesate și reacțiile primite, împreună cu explicațiile și justificările puse la dispoziție în secțiunea b), avizul final al agenției poate fi rezumat după cum urmează:

- a) Dispozițiile SERA partea B, așa cum apar în documentul anexat prezentului aviz, transpun dispozițiile din anexele 11 și 3 ale OACI care sunt considerate a fi „reguli ale aerului” și sprijină armonizarea și uniformitatea în aplicarea clasificării spațiului aerian și a utilizării spațiului aerian în Europa.
- b) Diferențele rămase între SERA partea B și anexele OACI relevante sunt, în raport cu textul actual, mai restrictive (categoria A).
- c) Aspectele legate de clarificarea definiției „autorității competente” și descrierea „verificării timpilor” ar trebui abordate înainte de finalizarea de către Comisie a procedurii de comitologie.
- d) Un număr semnificativ de probleme descrise mai sus, care au fost ridicate de către părțile interesate în timpul procesului de elaborare, au fost soluționate în proiectul de normă anexat prezentului aviz.
- e) Există alte aspecte care vor fi rezolvate în viitorul apropiat după evaluarea siguranței cu privire la aceste elemente, așa cum se arată în prezentul aviz de către agenție, prin elaborarea de AMC/GM sau prin lucrările viitoare la SERA partea C.

Köln, 14 noiembrie 2011

P. GOUDOU

Director executiv