

Propunere referitoare la elaborarea
unor norme comune privind
condițiile de operare
a vehiculelor aeriene fără
pilot în Europa



Documentul A-NPA 2015-10 al AESA: „Introducerea unui cadru de reglementare privind condițiile de operare a vehiculelor aeriene fără pilot”

Comisia Europeană a însărcinat AESA să elaboreze o serie de norme europene privind vehiculele aeriene fără pilot. Definiția unui vehicul aerian fără pilot este destul de largă, deoarece include toate tipurile de aeronave autonome pilotate de la distanță, de la dispozitivele de mici dimensiuni destinate consumului și care sunt utilizate în scop recreativ până la aeronavele de mari dimensiuni utilizate pe distanțe foarte lungi în operațiuni de securitate sau alte operațiuni critice. Prin urmare, industria vehiculelor aeriene fără pilot are un caracter variat, inovator și internațional, prezentând un potențial de creștere enorm, precum și posibilitatea de a genera locuri de muncă. În același timp, este necesar să se asigure o dezvoltare în condiții de siguranță, securitate și ecologice și să se respecte preocupările cetățenilor pentru siguranță, confidențialitate și protecția datelor. Ținând seama de

aceste două serii de priorități, AESA propune modificarea normelor actuale din domeniul aviației pentru a se lua în considerare cele mai recente evoluții înregistrate în materie de vehicule aeriene fără pilot [A-NPA (*Notice of Proposed Amendment*) – notificare privind propunerea de modificare a normelor]. Puteți să participați la acest proces și să contribuiți la conturarea viitoarelor reglementări prin prezentarea unor observații pertinente, după cum se explică în continuare. Prezentul document este un rezumat al ANPA 201510 și a fost tradus în toate limbile UE.

AESA propune modificarea normelor actuale din domeniul aviației pentru a se lua în considerare cele mai recente evoluții înregistrate în materie de vehicule aeriene fără pilot

Cadrul normativ în vigoare: Normele actuale din domeniul aviației [Regulamentul (CE) nr. 216/2008] prevăd că vehiculele aeriene fără pilot (cunoscute și sub denumirea de „aeronave fără pilot la bord”) a căror masă depășește 150 kg trebuie să fie reglementate în mod similar cu alte aeronave (aeronavele cu pilot la bord). Vehiculele aeriene fără pilot a căror masă nu depășește acest prag sunt reglementate de fiecare stat membru al AESA, după cum se consideră potrivit. Cu toate acestea, întrucât utilizarea vehiculelor aeriene fără pilot s-a intensificat în mod semnificativ în ultimii ani, statele membre au fost nevoite să reacționeze rapid, ceea ce ar putea duce la fragmentarea pieței. În plus, masa vehiculelor aeriene fără pilot nu este singurul criteriu de care trebuie să se țină seama.

A-NPA este o propunere de elaborare a unor norme europene comune în materie de siguranță aplicabile operării vehiculelor aeriene fără pilot, indiferent de masa acestora.

AESA invită toate părțile interesate de acest subiect să își prezinte observațiile până la 25 septembrie 2015.

Ce se modifică: A-NPA este o propunere de elaborare a unor norme europene comune în materie de siguranță aplicabile operării vehiculelor aeriene fără pilot, indiferent de masa acestora. A-NPA propune o abordare proporțională axată pe operațiuni. Cu alte cuvinte, se pune un accent mai mare pe „modul” și pe „condițiile” în care sunt utilizate vehiculele aeriene fără pilot, mai degrabă decât doar pe caracteristicile acestor vehicule. Modificările la reglementările privind siguranța în domeniul aviației pe care A-NPA le propune sunt legate de responsabilitățile AESA și, din acest motiv, ele nu abordează în mod direct aspecte precum confidențialitatea sau protecția datelor, care nu intră sub incidența atribuțiilor AESA. Documentul de față prezintă în mod succint conținutul A-NPA, oferind explicații cu privire la rezultatul vizat și reiterând propunerile menționate în A-NPA. Puteți consulta documentul A-NPA integral la următoarea adresă de internet:

Procesul: În această etapă a procesului, se primesc observații privind propunerea A-NPA a AESA prin intermediul unui instrument dedicat pe site-ul AESA (<http://hub.easa.europa.eu/crt/>). AESA invită toate părțile interesate de acest subiect să își prezinte observațiile până la 25 septembrie 2015. După această dată, AESA va examina toate informațiile primite și, dacă este cazul, va integra ideile sau observațiile în propunerea sa finală. La sfârșitul acestui proces de consultare, AESA își va publica propunerea (denumită „Avizul AESA”) și o va transmite Comisiei Europene în vederea punerii în aplicare a modificării normative efective.

33 de propuneri

Propunerile: A-NPA conține 33 de propuneri, toate fiind menționate în acest document. A-NPA își propune să aducă sub incidența reglementărilor în materie de siguranță atât activitățile comerciale, cât și activitățile necomerciale și introduce trei categorii de operațiuni, astfel cum au fost deja propuse în documentul intitulat „Conceptul de operațiuni pentru vehiculele aeriene fără pilot”¹ publicat de AESA la începutul anului 2015. Aceste trei categorii au la bază riscul pe care operațiunea îl prezintă pentru terți (persoane și bunuri) și ele sunt următoarele: „categoria deschisă” (risc redus), „categoria specifică” (risc mediu) și „categoria certificată” (risc ridicat). Motivul pentru care riscul este utilizat drept criteriu pentru a diferenția operațiunile desfășurate de vehiculele aeriene fără pilot este faptul că, de exemplu, o aeronavă fără pilot la bord care zboară deasupra mării prezintă un risc mai mic decât o aeronavă fără pilot la bord de dimensiuni mai mici care zboară deasupra spectatorilor de pe un stadion. Se propune ca statele membre să desemneze autoritățile naționale (sau alte organizații) care vor răspunde de aplicarea acestor norme.

Propunerea 1: Se propune reglementarea operațiunilor comerciale și necomerciale, deoarece același vehicul aerian fără pilot poate fi folosit atât pentru activități comerciale, cât și pentru activități necomerciale.

Propunerea 2: Se vor stabili trei categorii de operațiuni desfășurate de vehiculele aeriene fără pilot:

- Categoria „deschisă” (risc redus): siguranța este garantată prin restricții de operare, respectarea standardelor în domeniu și cerințe privind existența anumitor funcționalități și a unui set minim de norme de operare. Aplicarea va fi asigurată în principal de autoritățile polițienești.
- Categoria „specifică” (risc mediu): după evaluarea riscului efectuată de operator, este necesar să se obțină o autorizație din partea unei Autorități Aeronautice Naționale, care poate fi asistată de o entitate calificată². Măsurile de atenuare a riscurilor sunt enumerate într-un manual de operațiuni.
- Categoria „certificată” (risc ridicat): se aplică cerințe comparabile cu cele pentru aeronavele cu pilot la bord. Supravegherea este asigurată de Autoritatea Aeronautică Națională (eliberarea de licențe și aprobarea organizațiilor de întreținere, exploatare și instruire, precum și a celor de ATM/ANS³ și aerodromuri) și de AESA (proiectarea și aprobarea organizațiilor străine).

Propunerea 3: Statele membre (statele membre ale AESA) trebuie să desemneze autoritățile responsabile de aplicarea reglementărilor. Se propune ca supravegherea categoriei „deschise” și a celei „specifice” să nu fie inclusă în sistemul aviatic de la nivelul UE. Astfel, ca urmare a faptului că nu se impune o supraveghere din partea AESA („standardizarea AESA”), statele membre ale agenției vor dispune de flexibilitatea necesară la nivel local.

Propunerea 4: Entitățile calificate vor fi aprobate și verificate de Autoritățile Aeronautice Naționale sau de Agenție, pentru a se asigura că acestea respectă normele comune.

1 Puteți consulta „Conceptul de operațiuni pentru vehiculele aeriene fără pilot” la următoarea adresă de internet: http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf

2 „Entitate calificată” înseamnă un organism căruia îi poate fi conferită o anumită atribuție de certificare de către AESA sau de către o autoritate aeronautică națională, sub controlul și responsabilitatea acestora.

3 Managementul traficului aerian/servicii de navigație aeriană

CATEGORIA DESCHISĂ

Categoria „deschisă” (risc redus): În cadrul acestei categorii, siguranța este garantată printr-un set minim de norme, prin restricții de operare, standarde în domeniu și cerințe privind existența anumitor funcționalități. Aplicarea este asigurată în principal de autoritățile polițienești. Din acest motiv, propunerile de mai jos vizează să descrie un set de restricții de operare aplicabile vehiculelor aeriene fără pilot fără a crea constrângeri reglementare și fără a limita utilizările inovatoare, dar care, în același timp, urmăresc să garanteze siguranța tuturor terților (persoane și bunuri). De exemplu, o operațiune din categoria „deschisă” trebuie să întrunească următoarele condiții: contact vizual permanent cu vehiculul aerian fără pilot, a cărui masă nu trebuie să depășească 25 kg și care trebuie să zboare la o altitudine de maximum 150 de metri, precum și respectarea noțiunii de georeperaj. Georeperajul înseamnă restricționarea accesului vehiculului aerian fără pilot prin desemnarea zonelor specifice în care software-ul și/sau hardware-ul vehiculului este proiectat să nu intre, chiar dacă pilotul, în mod neintenționat, comandă vehiculului să pătrundă în zonele respective.



Propunerea 5: O operațiune din categoria „deschisă” este o operațiune care se realizează cu vehicule aeriene fără pilot, de mici dimensiuni, a căror MTOM⁴ este mai mică de 25 kg, cu care se stabilește un contact vizual direct și care sunt operate la o distanță de siguranță față de persoanele de la sol și la distanță față de alți utilizatori ai spațiului aerian.

Propunerea 6: Pentru a se preveni zborul neintenționat în afara zonelor de siguranță și pentru a se spori conformarea cu reglementările aplicabile, se propune impunerea funcției de georeperaj (zonele în care vehiculele aeriene fără pilot nu pot zbura ca urmare a limitărilor de proiectare, de software sau din alte motive) și identificarea pentru anumite vehicule aeriene fără pilot și zone de operare.

Propunerea 7: Pentru a garanta siguranța, protecția mediului, securitatea și confidențialitatea, autoritățile competente pot defini „zone interzise pentru vehiculele aeriene fără pilot”, în care nicio operațiune nu este permisă fără aprobarea unei autorități, și „zone cu acces limitat pentru vehiculele aeriene fără pilot”, în care accesul acestor vehicule este condiționat de anumite caracteristici, și anume o masă limitată și activarea unei funcții care permite identificarea rapidă și limitarea automată a spațiului aerian în care pot pătrunde.

Propunerea 8: Standardele privind funcțiile de identificare și de georeperaj vor fi avizate de AESA și ar putea fi incluse în reglementările privind piața cu scopul de a se asigura conformitatea majorității produselor destinate consumatorilor cu aceste standarde, precum și de a garanta armonizarea la nivel tehnic. Acest lucru va permite producătorilor să dezvolte echipamente adecvate și să declare conformitatea cu aceste standarde.

Propunerea 9: Agenția va stabili un format de date utilizat în mod curent (de exemplu, în cazul datelor pentru hărți), care ar trebui să fie utilizat pentru a furniza informații într-o interfață web deschisă. Aceste informații ar putea să fie puse la dispoziția publicului prin intermediul furnizorilor de servicii, să fie prezentate prin intermediul unei aplicații instalate pe telefonul mobil sau să fie încarcate în mod direct în software-ul vehiculului aerian fără pilot.

4 Masa maximă la decolare.

Propunerea 10: Producătorii și importatorii de vehicule aeriene fără pilot trebuie să respecte Directiva aplicabilă privind siguranța produselor⁵ și vor trebui să furnizeze clienților informații cu privire la restricțiile de operare aplicabile categoriei „deschise”. Reglementările pieței vor fi aplicabile vehiculelor aeriene fără pilot de mici dimensiuni și trebuie să se stabilească un prag superior.

Propunerea 11: Cerințele esențiale legate de Directiva privind siguranța generală a produselor vizată și standardele conexe vor fi elaborate cu implicarea AESA, care va defini caracteristicile de siguranță (de exemplu, energia cinetică, performanțe, caracteristicile, capacitatea în cazul pierderii legăturii) adecvate pentru categoria și subcategoria vehiculelor aeriene fără pilot.

Propunerea 12: Toate operațiunile cu vehicule aeriene fără pilot din categoria „deschisă” trebuie să fie efectuate cu respectarea restricțiilor definite:

- Sunt permise numai zborurile aflate în linia vizuală directă a pilotului.
- Sunt permise numai vehiculele aeriene fără pilot a căror masă maximă la decolare este mai mică de 25 kg.
- Este interzisă operarea vehiculelor aeriene fără pilot în „zonele interzise pentru vehiculele aeriene fără pilot”.
- Vehiculele aeriene fără pilot operate în „zonele cu acces limitat pentru vehiculele aeriene fără pilot” trebuie să respecte restricțiile aplicabile.
- Pilotul este responsabil pentru menținerea distanței de siguranță față de orice alt utilizator al spațiului aerian și trebuie să acorde prioritate de trecere oricărui alt utilizator al spațiului aerian.
- Vehiculele aeriene fără pilot din categoria „deschisă” nu sunt autorizate să zboare la o altitudine mai mare de 150 m deasupra solului sau a apei.
- Pilotul este responsabil pentru operarea în condiții de siguranță și pentru păstrarea unei distanțe de siguranță față de persoanele și bunurile de pe sol neimplicate în activitatea de operare, precum și față de alți utilizatori ai spațiului aerian și nu va comanda niciodată zborul vehiculului aerian fără pilot deasupra unor grupuri de persoane (> 12 persoane).

Propunerea 13: Pentru orice operațiune a unui vehicul aerian fără pilot la o altitudine mai mare de 50 m deasupra solului, pilotul trebuie să dețină cunoștințe de bază în domeniul aviației.

Propunerea 14: În categoria „deschisă” se creează trei subcategorii, și anume:

- CAT A0: „Jucării” și „minivehicule aeriene fără pilot” < 1 kg
- CAT A1: „Vehicule aeriene fără pilot de dimensiuni foarte mici” < 4 kg
- CAT A2: „Vehicule aeriene fără pilot de dimensiuni mici” < 25 kg

Propunerea 15: Cerințe suplimentare pentru CAT A0: „Jucării” și „minivehicule aeriene fără pilot” < 1 kg:

- Orice vehicul aerian fără pilot vândut ca jucărie sau ca produs de consum cu masa mai mică de 1 kg ar putea să intre sub incidența Directivei aplicabile privind siguranța produselor și trebuie să aibă performanțe limitate pentru a asigura zborul sub 50 m deasupra solului și operarea locală sau, ca alternativă, trebuie să fie echipat cu mijloacele necesare pentru limitarea automată a altitudinii și a accesului la spațiul aerian.
- Operațiunile trebuie să fie restricționate la o altitudine maximă de 50 m deasupra solului.

Propunerea 16: Cerințe suplimentare pentru CAT A1: „Vehicule aeriene fără pilot de dimensiuni foarte mici” < 4 kg:

- Orice vehicul aerian fără pilot vândut ca produs de consum cu masa mai mare de 1 kg ar putea să intre sub incidența Directivei aplicabile privind siguranța generală a produselor și trebuie să fie echipat cu mijloacele

5 Directiva aplicabilă privind siguranța produselor, Directiva privind siguranța generală a produselor se referă la reglementările UE cu privire la introducerea pe piață a produselor (http://ec.europa.eu/growth/single-market/ce-marking/index_en.htm).

necesare pentru limitarea automată a accesului la spațiul aerian, precum și cu mijloace care să permită identificarea automată.

- Vehiculele aeriene fără pilot operate în „zonele cu acces limitat pentru vehiculele aeriene fără pilot” trebuie să aibă o funcție de identificare activată și o funcție de georeperaj actualizată.
- Pentru orice operațiune desfășurată la o altitudine mai mare de 50 m deasupra solului, pilotul trebuie să dețină cunoștințe de bază în domeniul aviației.
- Avariile, funcționarea necorespunzătoare, defecțiunile sau alte incidente care conduc la vătămarea gravă sau la decesul unei persoane trebuie să fie raportate.

Propunerea 17: Cerințe suplimentare pentru CAT A2: „Vehicule aeriene fără pilot de dimensiuni mici” < 25 kg

- Orice vehicul aerian fără pilot vândut ca produs de consum cu masa mai mare de 4 kg ar putea să intre sub incidența Directivei aplicabile privind siguranța generală a produselor și trebuie să fie echipat cu mijloacele necesare pentru limitarea automată a accesului la spațiul aerian, precum și cu mijloace care să permită identificarea automată.
- Operarea vehiculelor aeriene fără pilot din categoria „deschisă” a căror masă la decolare depășește 4 kg este interzisă în „zonele cu acces limitat pentru vehiculele aeriene fără pilot”.
- Pentru orice operațiune desfășurată la o altitudine mai mare de 50 m deasupra solului, pilotul trebuie să dețină cunoștințe de bază în domeniul aviației.
- Avariile, funcționarea necorespunzătoare, defecțiunile sau alte incidente care conduc la vătămarea gravă sau la decesul unei persoane trebuie să fie raportate către AESA.

Propunerea 18: În zonele speciale, operațiunile vehiculelor aeriene fără pilot (sau modelelor) se pot desfășura conform cerințelor aplicabile categoriei „deschise”, în conformitate cu condițiile și procedurile stabilite de autoritatea competentă.

Propunerea 19: Aeronavele captive a căror masă nu depășește 25 kg sau un volum definit, pentru aeronavele mai ușoare decât aerul, pot fi operate conform cerințelor aplicabile categoriei „deschise” în afara „zonelor interzise pentru vehiculele aeriene fără pilot”, la o altitudine mai mică de 50 m deasupra solului sau a apei ori în zone speciale notificate celorlalți utilizatori ai spațiului aerian.

CATEGORIA SPECIFICĂ

„Categorie specifică” (risc mediu): Pentru această categorie, după evaluarea riscului efectuată de operator, este necesar să se obțină o autorizație din partea unei Autorități Aeronautice Naționale. Măsurile care au fost luate pentru a reduce la minimum riscurile sau pentru a le atenua sunt enumerate într-un manual de operațiuni. De exemplu, „categoria specifică” include toate operațiunile care depășesc restricțiile impuse „categoriei deschise”.

Propunerea 20: O „operațiune cu risc specific” este orice operațiune efectuată cu vehicule aeriene fără pilot care prezintă riscuri aviatice mai mari pentru persoanele survolate sau care implică utilizarea în comun a spațiului aerian alături de aeronavele cu pilot la bord. Fiecare risc aviat specific trebuie să fie analizat și atenuat printr-o evaluare a riscurilor în materie de siguranță.

Propunerea 21: La evaluarea riscurilor în materie de siguranță, operatorul trebuie să țină seama de toate elementele care contribuie la apariția riscului prezentat de o anumită operațiune. În acest scop, operatorul trebuie:

- să furnizeze Autorității Aeronautice Naționale competente toate informațiile necesare pentru efectuarea unei verificări preliminare a aplicabilității categoriei de operațiuni;
- să furnizeze Autorității competente o evaluare a riscurilor în materie de siguranță care se referă atât la vehiculul aerian fără pilot, cât și la operațiune, care identifică toate riscurile legate de operațiunea specifică și care propune măsuri adecvate de atenuare a riscurilor;
- să elaboreze un manual de operațiuni adecvat care conține toate informațiile, descrierile, condițiile și restricțiile necesare cu privire la operațiune, inclusiv activitățile de formare și calificare a personalului, de întreținere a vehiculului aerian fără pilot și a sistemelor sale, precum și de raportare a incidentelor și de supraveghere a furnizorilor.



Propunerea 22: Autoritatea competentă din statul operatorului are responsabilitatea de a elibera autorizația de operare⁶ după examinarea și acceptarea evaluării riscurilor în materie de siguranță și a manualului de operațiuni pentru categoria „specifică” elaborate de operator.

Propunerea 23: Operarea trebuie să se desfășoare în conformitate cu restricțiile și condițiile definite în autorizația de operare:

- Operatorul poate desfășura operațiuni specifice numai dacă deține o autorizație de operare valabilă.
- Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii personalului implicați dețin calificările necesare și cunosc procedurile și condițiile de operare relevante.
- Înainte de începerea oricărei operațiuni, operatorul trebuie să colecteze informațiile solicitate privind restricțiile și condițiile permanente și temporare și să respecte orice cerință sau restricție stabilită de autoritatea competentă sau să solicite o autorizație specifică.

Propunerea 24: Operațiunile din categoria „specifică” ar putea fi efectuate cu vehicule aeriene fără pilot sau cu echipamente certificate sau aprobate sub o altă formă. Operațiunea ar putea depăși restricțiile de operare pentru echipamentele certificate dacă aceasta a fost autorizată în mod specific și dacă operațiunea asigură aplicarea unor măsuri adecvate de atenuare a riscurilor, astfel cum au fost identificate în autorizația de operare.

Propunerea 25: Operatorii pot utiliza în mod voluntar furnizori sau membri ai personalului care dețin certificate sau pot solicita în mod voluntar eliberarea unui certificat de operator la distanță (*Remote Operator Certificate ROC*) care descrie în detaliu modul în care se repartizează responsabilitățile și conferă dreptul de a autoriza operațiuni.



Propunerea 26: Echipamentele, componentele și funcționalitățile ar putea fi aprobate în mod independent de vehiculul aerian fără pilot și se poate elibera o autorizație. Normele de aplicare vor stabili procesele necesare pe baza standardelor tehnice europene (ETSO). Procesul de autorizare și de supraveghere a menținerii navigabilității trebuie să fie adaptat, deoarece există posibilitatea ca echipamentele să nu fie instalate pe vehiculele aeriene fără pilot certificate. În această situație s-ar putea găsi anumite stații terestre sau „echipamente de detectare și evitare” calificate, instalate pe vehiculele aeriene fără pilot din categoria „specifică”.

Propunerea 27: Normele de aplicare⁷ definesc cerințele organizaționale pe care operatorul trebuie să le îndeplinească pentru a obține un certificat de operator la distanță și privilegiile adecvate pentru autorizarea/modificarea propriilor sale operațiuni.

Propunerea 28: Se propune ca organismele din acest sector și organismele de standardizare să aibă obligația de a furniza soluții standard pentru combaterea riscurilor în materie de siguranță, de exemplu, în ceea ce privește aspectele legate de navigabilitate. Astfel, pe lângă manualele de operațiuni standard, s-ar simplifica și procesul de evaluare a riscurilor în materie de siguranță.

CATEGORIA CERTIFICATĂ

Categoria „certificată” (risc ridicat): se aplică cerințe comparabile cu cele pentru aeronavele cu pilot la bord. Aceste operațiuni vor implica cel mai probabil vehicule aeriene fără pilot de mari dimensiuni, utilizate pentru operațiuni desfășurate de organizații mici sau mari. Supravegherea este asigurată de Autoritatea Aeronautică Națională (eliberarea de licențe și aprobarea organizațiilor de întreținere, exploatare și instruire, precum și a celor ATM/ANS și aerodromuri) și de AESA (proiectarea și aprobarea organizațiilor străine). În categoria „certificată”, vehiculele aeriene fără pilot sunt tratate în mod similar cu aeronavele cu pilot la bord. Aceste vehicule sunt certificate în ceea ce privește navigabilitatea și, din această perspectivă, fac obiectul unor restricții de operare similare cu cele aplicabile aeronavelor cu pilot la bord. Desigur, se pot aplica și alte restricții de operare, de exemplu, restricții stabilite de serviciile de control al traficului aerian sau restricții privind disponibilitatea spațiului aerian, însă acestea nu intră sub incidența prezentului document A-NPA.



Propunerea 29: Pentru a opera un vehicul aerian fără pilot din categoria „certificată”, navigabilitatea vehiculului și conformarea sa cu standardele de mediu trebuie să fie asigurate printr-o procedură identică cu procedura utilizată în prezent în cazul aeronavelor cu pilot la bord, și anume prin eliberarea unui certificat de tip sau a unui certificat de tip restrictiv pentru tip, precum și a unui certificat de navigabilitate sau a unui certificat de navigabilitate restrictiv pentru respectivul vehicul aerian fără pilot.

Propunerea 30: Organizațiile responsabile de proiectare, producție, întreținere și instruire trebuie să facă dovada capacității lor prin deținerea aprobărilor de organizații de proiectare, de producție, de întreținere și, respectiv, de instruire, impuse de riscul prezentat de operațiune.

Propunerea 31: Pilotul trebuie să dețină o licență, iar operatorul un certificat de operator la distanță.

Propunerea 32: AESA va adopta specificații de certificare care vor cuprinde o gamă largă de diferite configurații de vehicule aeriene fără pilot și vor defini obiectivele de siguranță. Acestea vor fi completate de standarde sectoriale avizate de AESA pentru a facilita un răspuns rapid la progrese și ar putea să includă și aspecte legate de operare și de acordare a licențelor.

Propunerea 33: În prezent, nu se are în vedere separarea normelor de aplicare pentru categoria „certificată” de normele de aplicare pentru aeronavele cu pilot la bord.

European Aviation Safety Agency
Ottoplatz, 1
D-50679 Cologne, Germany
easa.europa.eu

An Agency of the European Union

