

E 6567

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 14 septembre 2011

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 14 septembre 2011

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Règlement de la Commission établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 9 septembre 2011 (12.09)
(OR. en)**

14044/11

AVIATION 205

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	8 septembre 2011
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D014946/01
Objet:	RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION du XXX établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D014946/01.

p.j.: D014946/01

RÈGLEMENT (UE) N° .../.. DE LA COMMISSION

du XXX

établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE¹, et notamment son article 8, paragraphes 1 et 5, ainsi que son article 9, paragraphe 4, considérant ce qui suit:

- (1) Les exploitants d'aéronefs immatriculés dans un État membre ou immatriculés dans un pays tiers et exploités par un exploitant de l'Union, ainsi que les exploitants d'aéronefs utilisés à l'intérieur de l'Union par un exploitant d'un pays tiers devraient être soumis à des exigences de sécurité.
- (2) À la suite d'une série d'abordages en vol ayant entraîné un dépassement des marges de sécurité, entre autres les accidents de Yaizu (Japon) en 2001 et d'Überlingen (Allemagne) en 2002, il y a lieu de mettre à jour le logiciel actuel du système anticollision embarqué (ACAS). Les études ont abouti à la conclusion qu'en utilisant le logiciel actuel du système anticollision embarqué, la probabilité de collision en vol est de $2,7 \times 10^{-8}$ par heure de vol. Il est par conséquent considéré que l'actuelle version 7.0 de l'ACAS II pose des risques de sécurité inacceptables.
- (3) Il est nécessaire d'introduire une nouvelle version du logiciel du système anticollision embarqué (ACAS II) pour éviter toute collision en vol d'aéronefs empruntant l'espace aérien couvert par le règlement (CE) n° 216/2008.
- (4) Afin de garantir des normes de sécurité aussi strictes que possible, les aéronefs qui ne sont pas soumis à la disposition exigeant qu'ils soient dotés du système anticollision embarqué, mais qui ont été équipés de l'ACAS II avant l'entrée en vigueur du présent règlement, devraient être équipés de l'ACAS II doté de la version la plus récente du logiciel anticollision.
- (5) Afin de garantir les avantages sur le plan de la sécurité qui sont associés à la nouvelle version du logiciel, il convient que tous les aéronefs soient dotés de cette version aussi rapidement que possible. Il est cependant nécessaire de prévoir un délai réaliste pour

¹ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

permettre à l'industrie aéronautique de s'adapter aux dispositions du présent règlement en tenant compte de la disponibilité des nouveaux équipements.

- (6) L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (7) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne institué par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Objet et champ d'application

Le présent règlement établit des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol qui doivent être respectées par:

- (a) les exploitants des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) n° 216/2008, qui assurent des vols à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union; et
- (b) les exploitants des aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, point d), du règlement (CE) n° 216/2008, qui assurent des vols à l'intérieur de l'espace aérien du territoire auquel le traité s'applique ainsi qu'à l'intérieur de tout autre espace aérien dans lequel les États membres appliquent le règlement (CE) n° 551/2004².

Article 2
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «système anticollision embarqué (ACAS)»: un système pour aéronefs basé sur les signaux émis par un transpondeur SSR (radar secondaire de surveillance) et fonctionnant indépendamment des équipements au sol pour fournir au pilote des indications concernant des aéronefs suivant des itinéraires potentiellement antagonistes et équipés d'un transpondeur SSR;
- (2) «système anticollision embarqué II (ACAS II)»: un système anticollision embarqué qui génère, outre des avis de trafic, des avis de résolution dans le plan vertical;
- (3) «avis de résolution (RA)»: une indication fournie à l'équipage et recommandant d'accomplir une manœuvre d'évitement destinée à éloigner l'aéronef de toute menace ou interdisant d'accomplir une manœuvre afin de maintenir l'espacement existant;
- (4) «avis de trafic (TA)»: une indication signalant à l'équipage que la proximité d'un autre aéronef constitue une menace potentielle.

Article 3
Système anticollision embarqué (ACAS)

1. Les avions visés à la section I de l'annexe du présent règlement sont équipés et exploités conformément aux règles et procédures spécifiées à ladite annexe.

² JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

2. Les États membres veillent à ce que l'exploitation d'avions visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 216/2008 se fasse dans le respect des règles et procédures spécifiées à l'annexe conformément aux conditions établies audit article.

Article 4

Dispositions particulières applicables aux exploitants soumis au règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

1. Par dérogation aux dispositions de l'OPS 1.668 et de l'OPS 1.398 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil³, l'article 3 et l'annexe du présent règlement s'appliquent aux exploitants visés à l'article 1^{er}, point a).
2. Toute autre obligation incombant aux exploitants aériens en vertu du règlement (CEE) n° 3922/91 en ce qui concerne l'agrément, l'installation ou l'exploitation d'équipements continue de s'appliquer à l'ACAS II.

Article 5

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Les articles 3 et 4 s'appliquent à partir du 1^{er} mars 2012.
3. Par dérogation au paragraphe 2, lorsqu'il s'agit d'aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1^{er} mars 2012, les dispositions des articles 3 et 4 s'appliquent à partir du 1^{er} décembre 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par la Commission
Le président*

³ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

ANNEXE

Système anticollision embarqué II (ACAS II)

[Partie-ACAS]

Section I – Équipements ACAS II

AUR.ACAS.1005 Exigences relatives aux performances

- (1) L'installation de la version 7.1 du système anticollision (ACAS II) est prescrite sur les avions à turbine suivants:
 - (a) les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg, ou
 - (b) les avions autorisés à transporter plus de 19 passagers;
- (2) les aéronefs non visés au point (1) mais dotés de l'ACAS II sur une base volontaire doivent être équipés de la version 7.1 du système anticollision;
- (3) le point (1) ne s'applique pas aux systèmes UAS (avions sans équipage).

Section II – Exploitation

AUR.ACAS.2005 Utilisation de l'ACAS II

- (1) L'ACAS II est utilisé pendant les vols, sous réserve de la liste minimale d'équipements figurant à l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, de manière à permettre l'émission d'avis de résolution destinés à l'équipage lorsqu'une proximité anormale avec un autre aéronef est détectée, sauf si le blocage du mode d'alerte RA (utilisation exclusive des TA ou signaux équivalents) s'impose en raison d'une procédure anormale ou de conditions limitant la performance.
- (2) Lorsque l'ACAS II génère un avis de résolution:
 - (a) le pilote aux commandes applique immédiatement les instructions de l'avis de résolution, même si celui-ci contredit une instruction provenant du contrôle du trafic aérien (ATC), sauf si la manœuvre compromet la sécurité de l'aéronef;
 - (b) dès que sa charge de travail le lui permet, l'équipage informe l'unité ATC concernée de tout avis de résolution exigeant de s'écarter des instructions ou de l'autorisation de l'ATC;
 - (c) une fois le conflit résolu, l'aéronef:
 - (i) revient rapidement aux instructions initiales ou à l'autorisation reçues de l'ATC qui est informé de la manœuvre, ou
 - (ii) suit toute autorisation ou instruction mise à jour par l'ATC.

AUR.ACAS.2010 Formation à l'ACAS II

Les exploitants mettent en place des procédures d'exploitation pour l'ACAS II, ainsi que des programmes de formation au système, afin que l'équipage soit dûment formé pour éviter les collisions et acquière les compétences requises pour utiliser les équipements de l'ACAS II.