

**REGLAMENTO (UE) N° 1332/2011 DE LA COMISIÓN
de 16 de diciembre de 2011**

por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 8, apartados 1 y 5, y su artículo 9, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) Deben imponerse requisitos de seguridad tanto a los operadores de aeronaves matriculadas en un Estado miembro o en un tercer país y explotadas por un operador de la Unión como a los operadores de aeronaves utilizadas dentro de la Unión por un operador de un tercer país.
- (2) A raíz de una serie de colisiones en vuelo en que se perdieron los márgenes de seguridad, incluidos los accidentes de Yaizu (Japón) en 2001 y de Überlingen (Alemania) en 2002, procede actualizar el sistema informático de los sistemas anticolidión de a bordo. Una serie de estudios han llegado a la conclusión de que, con el sistema informático actual de los sistemas anticolidión de a bordo, la probabilidad de riesgo de colisión en vuelo es de $2,7 \times 10^{-8}$ por hora de vuelo. Por consiguiente, se considera que la versión 7.0 actual del ACAS II presenta un riesgo de seguridad inaceptable.
- (3) Debe introducirse una nueva versión del programa informático de los sistemas anticolidión de a bordo (ACAS II) para evitar colisiones aéreas de todas las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo cubierto por el Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (4) Para garantizar las mayores normas de seguridad posibles, las aeronaves que no estén sujetas a la obligación de disponer de un sistema anticolidión de a bordo, pero que hayan sido equipadas con el ACAS II antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, deben instalar el ACAS II con la última versión del sistema informático anticolidión.
- (5) A fin de garantizar que se obtengan los beneficios de seguridad asociados a esta nueva versión del sistema informático, todas las aeronaves deben ser equipadas en

cuanto sea materialmente posible. No obstante, es necesario prever un plazo realista para que la industria aeronáutica pueda adaptarse a las disposiciones del presente Reglamento teniendo en cuenta la disponibilidad de los nuevos equipos.

- (6) La Agencia ha elaborado un proyecto de normas de aplicación, que ha presentado en forma de dictamen a la Comisión, de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de la Agencia Europea de Seguridad Aérea creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo

Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo que deberán cumplir:

- a) los operadores de las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (CE) n° 216/2008 que operen en rutas hacia, dentro o desde la Unión, y
- b) los operadores de las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CE) n° 216/2008 que operen en rutas dentro del espacio aéreo del territorio al que se aplica el Tratado, así como en cualquier otro espacio aéreo en que los Estados miembros apliquen el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «sistema anticolidión de a bordo (ACAS)»: sistema aeronaval basado en las señales de un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente de los equipos de base terrena para asesorar al piloto en relación con aeronaves con las que se podría entrar en conflicto y que están equipadas con transpondedores de SSR;

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

- 2) «sistema anticolidión de a bordo II (ACAS II)»: sistema anticolidión de a bordo que proporciona avisos de resolución vertical además de asesoramiento acerca del tránsito;
- 3) «indicación de aviso de resolución (RA)»: indicación dada a la tripulación de vuelo a fin de recomendarle una maniobra para separarse de todas las amenazas o una restricción de maniobra para mantener la separación existente;
- 4) «indicación de asesoramiento acerca del tránsito (TA)»: indicación dada a la tripulación de vuelo sobre la posibilidad de que la proximidad de otra aeronave suponga una amenaza.

Artículo 3

Sistema anticolidión de a bordo (ACAS)

1. Las aeronaves mencionadas en la sección I del anexo del presente Reglamento deberán ser equipadas y explotadas de conformidad con las normas y procedimientos especificados en dicho anexo.
2. Los Estados miembros velarán por que la explotación de las aeronaves mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 216/2008 cumplan las normas y procedimientos especificados en el anexo, de conformidad con las condiciones previstas en dicho artículo.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 16 de diciembre de 2011.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

Artículo 4

Disposiciones especiales aplicables a los operadores sujetos al Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾

1. No obstante las disposiciones OPS 1.668 y OPS 1.398 del anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91, el artículo 3 y el anexo del presente Reglamento se aplicarán a los operadores de aeronaves mencionados en el artículo 1, letra a).
2. Cualquier otra obligación impuesta a los operadores aéreos en virtud del Reglamento (CEE) n° 3922/91 en materia de aprobación, instalación o explotación de equipos seguirá aplicándose al ACAS II.

Artículo 5

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Los artículos 3 y 4 se aplicarán a partir del 1 de marzo de 2012.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, a las aeronaves a las que se les haya expedido el certificado de aeronavegabilidad con anterioridad al 1 de marzo de 2012 lo dispuesto en los artículos 3 y 4 se aplicará a partir del 1 de diciembre de 2015.

⁽¹⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

ANEXO

Sistemas anticolidión de a bordo (ACAS) II

[Parte-ACAS]

Sección I. Equipo ACAS II**AUR.ACAS.1005 Requisito de funcionamiento**

- 1) Las siguientes aeronaves de turbina estarán equipadas con la versión lógica anticolidión 7.1 de ACAS II:
 - a) aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a los 5 700 kg, o
 - b) aeronaves autorizadas a transportar a más de diecinueve pasajeros.
- 2) Las aeronaves no mencionadas en el punto 1) que se vayan a equipar de forma voluntaria con ACAS II llevarán la versión lógica anticolidión 7.1.
- 3) El punto 1) no se aplicará a los sistemas de aeronaves no tripuladas.

Sección II. Operaciones**AUR.ACAS.2005 Uso de ACAS II**

- 1) ACAS II se utilizará durante el vuelo, salvo lo dispuesto en la lista de equipo mínimo especificada en el anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91, de un modo que permita la producción de indicaciones de RA para la tripulación de vuelo cuando se detecte la proximidad indebida de otra aeronave, salvo que se pida la inhibición del modo de indicación de RA (usando solo indicación de TA o equivalente) por un procedimiento anormal o debido a condiciones limitadoras de los resultados.
- 2) Cuando ACAS II produzca una indicación de RA:
 - a) el piloto al mando se ajustará inmediatamente a las indicaciones de la indicación de RA, aunque ello contradiga una instrucción de control de tránsito aéreo (ATC), salvo que de este modo ponga en peligro la seguridad de la aeronave;
 - b) la tripulación de vuelo, tan pronto como la carga de trabajo lo permita, notificará a la unidad de ATC adecuada todo RA que requiera una desviación de la instrucción o autorización ATC en curso;
 - c) una vez resuelto el conflicto, la aeronave:
 - i) volverá rápidamente a las condiciones de las instrucciones o autorizaciones ATC reconocidas, o
 - ii) cumplirá toda instrucción o autorización ATC modificada emitida.

AUR.ACAS.2010 Formación en ACAS II

Los operadores establecerán procedimientos operativos y programas de formación en ACAS II con el fin de que la tripulación de vuelo reciba una formación apropiada para evitar las colisiones y sea competente en el uso del equipo ACAS II.
