



DICTAMEN N° 05/2010

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 18 de octubre de 2010

sobre el Reglamento (UE) n° XX/2010 de la Comisión

por el que se establecen requisitos de utilización y procedimientos operativos del espacio aéreo común

I. Generalidades

1. El objeto del presente Dictamen es asistir a la Comisión proponiendo una norma de aplicación por la que se establezcan requisitos de utilización y procedimientos operativos del espacio aéreo común. El Reglamento (CE) n° 216/2008¹ (en lo sucesivo, el «Reglamento de base»), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1108/2009², establece en su artículo 8 *ter* que sus medidas de aplicación permitirán la reacción inmediata a las causas de accidentes y de incidentes graves, una vez se hayan determinado.
2. Por otra parte, los artículos 8 y 9 del Reglamento de base exigen que se impongan requisitos de seguridad relacionados con los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea a:
 - a. los operadores de aeronaves matriculadas en un Estado miembro o bien matriculadas en un tercer país y explotadas por un operador comunitario [artículo 4, apartado 1, letras b) y c)]; y
 - b. los operadores de aeronaves utilizadas por un operador de un tercer país [artículo 4, apartado 1, letra d)].

Por lo tanto, la norma de aplicación propuesta se basa en los requisitos esenciales recogidos en el Reglamento de base sobre la «utilización del espacio aéreo». Estos establecen que todas las aeronaves [excepto las excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento de base por los artículos 1, apartado 2, letra a) y 4, apartado 4], en todas las fases de vuelo o en la zona de movimiento de un aeródromo, se deben operar con arreglo a las normas operativas generales comunes y a cualquier procedimiento aplicable especificado para el uso de dicho espacio aéreo. También se exige que todos los usuarios del espacio aéreo (tanto los operadores comunitarios como los de países terceros) estén equipados con los componentes apropiados.

3. El ámbito de aplicación de esta actividad normativa se desarrolla en los Términos de Referencia (TR) ATM.002.
4. El presente Dictamen se ha adoptado conforme al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia»)³, con arreglo a lo establecido en el artículo 19 del Reglamento de base.
5. La norma propuesta ha tenido en cuenta la evolución del Derecho de la Unión Europea e internacional (OACI), como se establece en los objetivos del artículo 2 del Reglamento de base. La norma propuesta se ajusta a las normas y las prácticas recomendadas de la OACI, pues no amplía el requisito relativo al equipo a ninguna población adicional de aeronaves aparte de la ya incluida por la OACI. Sin embargo, la norma propuesta introduce el requisito de llevar a bordo la versión lógica anticolidión 7.1 de ACAS II antes de las fechas recientemente adoptadas por la OACI.

¹ 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 derogan la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1), modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, p. 51.

² Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE (DO L 309, 24.11.2009, p. 51).

³ Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa (Procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

II. Consulta

6. La notificación de propuesta de enmienda (NPA, por sus siglas en inglés) 2010-03⁴ que contenía el proyecto de dictamen sobre un Reglamento de la Comisión se publicó en el sitio web de la Agencia el 26 de marzo de 2010.
7. Concluido el plazo, el 7 de mayo de 2010, la Agencia había recibido 175 comentarios de autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
8. Se acusó recibo de todos los comentarios recibidos y se incorporaron a un Documento de respuesta (CRD, por sus siglas en inglés) que se publicó en el sitio web de la Agencia el 16 de septiembre de 2010. Este CRD contiene una lista de todas las personas y organizaciones que aportaron sus comentarios, así como las respuestas de la Agencia.
9. En todos los comentarios recibidos se valoraban positivamente los beneficios en términos de seguridad conseguidos con el uso de la versión lógica anticollisión 7.1 de ACAS II y en una clara mayoría se apreciaba la introducción temprana. Algunos comentarios, pese a apreciar los beneficios en términos de seguridad, pedían que la fecha de introducción de estos requisitos se armonizase con la FAA. Sin embargo, dado que de momento la FAA no ha propuesto planes claros para la aplicación de esta norma, tal armonización no es posible. Otros comentarios pedían que la introducción de este requisito se pospusiera, a la espera de los posibles cambios del diseño y el uso del espacio aéreo que desarrollarán SESAR y NextGen. Sin embargo, al no existir de momento planes de aplicación de estos posibles cambios, tampoco se pudo tomar en consideración estas peticiones.
10. Ante la importancia que presenta el tema a la hora de abordar cuestiones relativas a la seguridad conocidas, lo que permite una adopción y una notificación tempranas a las partes afectadas en el momento oportuno, la Agencia redujo el periodo de consulta del CRD a tres semanas. El 8 de octubre de 2010 se habían recibido dieciséis reacciones al CRD de nueve interlocutores. Más adelante, en la Decisión correspondiente de la Agencia se tratarán las reacciones relativas a los medios aceptables de cumplimiento que no son objeto del presente Dictamen. Las principales reacciones relativas al objeto del presente Dictamen (norma de aplicación propuesta) son las siguientes:

Se recibieron diversas reacciones de un interlocutor que cuestionaban la aplicabilidad de las disposiciones relativas al tráfico aéreo general (GAT, por sus siglas en inglés) a las aeronaves del Estado y exigían el uso del texto de la NPA. La Agencia está de acuerdo con las reacciones relativas a la aplicabilidad a las aeronaves del Estado y ha reintroducido el texto original de la NPA. No obstante, la Agencia reconoce que solo podrán alcanzarse plenamente los beneficios de ACAS II en términos de seguridad cuando estén equipadas todas las aeronaves que operen como GAT.

Otra reacción sugería que la aplicación de la regla propuesta a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés) era incorrecta y no se ajustaba a la política de la OACI. La Agencia acepta esta propuesta y ha introducido el párrafo AUR.ACAS.100(d). Sin embargo, antes de permitir que operen UAS en el espacio aéreo no segregado, se han de abordar diferentes cuestiones técnicas y operativas, por lo que la política de UAS de la OACI no se puede aplicar como principio rector firme.

Una reacción proponía modificar AUR.ACAS.100(b) exigiendo que las aeronaves equipadas con ACAS II, excluidas del requisito obligatorio de llevarlo a bordo, instalen la versión 7.1 del programa como requisito voluntario. La Agencia está de acuerdo con esta propuesta y ha introducido el requisito voluntario AUR.ACAS 100(c) para tales aeronaves.

Otra reacción sugería ampliar el ámbito de aplicación de la norma propuesta para incluir la incorporación de ACAS II a todas las aeronaves capaces de IFR, con lo que se conseguirían beneficios adicionales. La ampliación del ámbito de aplicación de la incorporación de ACAS II más allá de la población de aeronaves existente ya establecida

⁴ Véanse los archivos sobre elaboración de normas en <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

por la OACI escapa al ámbito de la tarea. La Agencia reconoce que sería muy probable obtener beneficios en términos de seguridad si se ampliara el ámbito de aplicación; no obstante, toda ampliación del ámbito de aplicación estaría sujeta a una tarea de reglamentación específica, de conformidad con los procedimientos de la Agencia en materia de elaboración de normas e incluyendo una evaluación completa del impacto de la normativa.

El resto de las reacciones no ha inducido a la Agencia a realizar cambios adicionales en esta propuesta; sin embargo, una nueva revisión efectuada por la Agencia reveló incoherencias textuales menores que se han corregido. Conviene señalar que la numeración aplicable a la parte AUR.ACAS se ha modificado como sigue conforme a la convención sobre numeración de normas de la Agencia y el cotejo entre ellas:

Número antiguo	Número nuevo
AUR.ACAS.001	AUR.ACAS.1005
AUR.ACAS.100	AUR.ACAS.2005
AUR.ACAS.200	AUR.ACAS.3005
AUR.ACAS.300	AUR.ACAS.3010

III. Contenido del Dictamen de la Agencia

11. El Reglamento de base habilita a la Comisión a adoptar medidas para la aplicación del Reglamento de base en sus requisitos esenciales en relación con el establecimiento y el mantenimiento de un nivel elevado de seguridad uniforme en la Unión Europea. Al desarrollar estas medidas de aplicación, la Comisión deberá asegurarse de que permiten responder a las causas establecidas de accidentes e incidentes graves.
12. El presente Dictamen contiene una propuesta de la Agencia para un Reglamento de la Comisión por el que se aplican el Reglamento de base y sus requisitos esenciales, formando parte de la estructura de la norma que apoya el enfoque total del sistema de la seguridad aérea y en línea con los principios de «legislar mejor». El Reglamento propuesto introduce unos requisitos de utilización del espacio aéreo común para garantizar un nivel de seguridad elevado y uniforme. La Agencia tiene previsto proponer en el futuro anexos y subpartes adicionales a este Reglamento cuando sea necesario para abordar otras obligaciones. Así pues, la norma se ha estructurado de manera que los principales artículos del Reglamento se centran únicamente en la aplicabilidad general de los requisitos y en las fechas de su entrada en vigor. Los anexos y las subpartes aportan los requisitos técnicos y refinan la aplicabilidad como corresponde. Naturalmente, todos los anexos y subpartes quedarán sujetos a una tarea de reglamentación específica y a una consulta con arreglo a los procedimientos de elaboración de normas de la Agencia.
13. El actual ámbito de aplicación de la norma propuesta introduce el requisito de que todas las aeronaves que operen en el espacio aéreo de la Unión Europea estén equipadas con un sistema anticolidión de a bordo conocido como ACAS II, con la versión lógica anticolidión 7.1. Este sistema se introduce para tratar cuestiones de seguridad conocidas.
14. A resultas de una serie de incidentes y accidentes graves en los que se han perdido los márgenes de seguridad (entre los que se incluyen los accidentes Yaizu [2001] y Überlingen [2002]), EUROCONTROL financió el equipo SIRE para abordar una serie de estudios de seguridad. Estos estudios revelaron dos razones importantes de estos incidentes y accidentes graves:

- incapacidad de ACAS II de invertir ciertos avisos de resolución (RA, por sus siglas en inglés) cuando se necesita una reversión para resolver una amenaza de colisión;
- casos frecuentes de maniobras incorrectas no intencionadas por tripulaciones de vuelo en la dirección equivocada al RA «Adjust Vertical Speed Adjust».

Otros estudios concluyen que la combinación de estas dos razones lleva a las aeronaves equipadas con la versión lógica anticolidión 7.0 de ACAS II a enfrentarse a un riesgo de colisión en el aire de $2,7 \times 10^{-8}$ por hora de vuelo.

15. La versión lógica anticolidión 7.1 de ACAS II se sitúa al nivel del estado actual de la técnica (incluidos las mejores prácticas y los avances científicos y técnicos) en el ámbito de los sistemas anticolidión de a bordo y contribuirá a reducir el riesgo de colisión en el aire mencionado más arriba.
16. La norma propuesta es aplicable a todos los aviones de turbina cuya masa máxima de despegue supere los 5 700 kg o que estén autorizados a transportar a más de diecinueve pasajeros. Se propone que la norma entre en vigor el 1 de marzo de 2012 para las aeronaves de nueva construcción y el 1 de diciembre de 2015 para el resto de las aeronaves. La fecha de 2012 para la aplicación inicial se ha propuesto teniendo en cuenta el tiempo necesario para que los fabricantes inicien los cambios de diseño y producción.
17. Las aeronaves afectadas por la norma propuesta son aquellas a las que se les aplican las limitaciones y excepciones existentes especificadas en el Anexo 6 de la OACI (Operación de aeronaves, Parte I: Transporte aéreo comercial internacional – Aviones), y los procedimientos complementarios regionales del documento 7030/4 de la OACI. Las aeronaves no afectadas por el requisito actual en las que se haya instalado voluntariamente un sistema ACAS II deberán equiparse con la versión lógica anticolidión 7.1 de ACAS II.
18. El proyecto de norma de aplicación propuesto en el presente Dictamen recoge los cambios resultantes de la consulta pública (NPA 2010-03) publicada en el CRD a la NPA.

Colonia, 18 de octubre de 2010

P. GOUDOU

Director Ejecutivo