

## REGULAMENTO (UE) N.º 1332/2011 DA COMISSÃO

de 16 de Dezembro de 2011

## que estabelece requisitos comuns de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais para a prevenção de colisões no ar

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup>, nomeadamente o seu artigo 8.º, n.ºs 1 e 5, e o seu artigo 9.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) Deverão ser impostos requisitos de segurança aos operadores de aeronaves matriculadas nos Estados-Membros ou num país terceiro e operadas por um operador da União, assim como aos operadores de aeronaves utilizadas por operadores de países terceiros dentro da União.
- (2) Na sequência de uma série de colisões no ar em que se perderam as margens de segurança, nomeadamente os acidentes de Yaizu (Japão) em 2001 e Überlingen (Alemanha) em 2002, o *software* actual do sistema anticolisão de bordo deve ser melhorado. Os estudos efectuados concluíram que, com o *software* actual do sistema, existe uma probabilidade de risco de colisão no ar de  $2,7 \times 10^{-8}$  por hora de voo. Por conseguinte, a actual versão 7.0 do ACAS II é considerada um risco inaceitável para a segurança.
- (3) É necessário introduzir uma nova versão do *software* do sistema anticolisão de bordo (ACAS II) para evitar colisões no ar de todas as aeronaves que voam no espaço aéreo abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (4) Para garantir os mais elevados padrões de segurança possíveis, as aeronaves que não estejam abrangidas pelo requisito de instalação obrigatória a bordo mas nas quais tenha sido instalado o ACAS II antes da entrada em vigor do presente regulamento deverão instalar o sistema com a versão mais recente do *software* anticolisão.
- (5) Para garantir que os benefícios em termos de segurança associados à nova versão do *software* sejam alcançados, todas as aeronaves deverão ser equipadas com essa versão logo que tal seja possível na prática. No entanto, é ne-

cessário prever um prazo realista para a indústria aeronáutica se adaptar a este novo regulamento, tendo em conta a disponibilidade do novo equipamento.

- (6) A Agência elaborou um projecto de regras de execução e apresentou-o em forma de parecer à Comissão, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

## Artigo 1.º

**Objecto e âmbito de aplicação**

O presente regulamento estabelece os requisitos comuns de utilização do espaço aéreo e os procedimentos operacionais para a prevenção de colisões no ar a cumprir pelos:

- a) Operadores das aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), do Regulamento (CE) n.º 216/2008 que efectuem voos com destino à União, com partida da União ou dentro do seu espaço aéreo; e
- b) Operadores das aeronaves referidas no artigo 4.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 216/2008 que efectuem voos no espaço aéreo sobre o território a que o Tratado se aplica, assim como em qualquer outro espaço aéreo em que os Estados-Membros apliquem o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(2)</sup>.

## Artigo 2.º

**Definições**

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes definições:

- 1) «Sistema anticolisão de bordo (ACAS)» – um sistema para aeronaves baseado nos sinais dos *transponders* dos radares de vigilância secundários (SSR) e que funciona independentemente dos equipamentos em terra e dá indicações ao piloto sobre eventuais aeronaves em possível rota de colisão que estejam equipadas com *transponders* SSR;

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

- 2) «Sistema anticolisão de bordo II (ACAS II)» – um sistema anticolisão instalado a bordo que fornece alertas de proximidade no plano vertical para além de alertas de tráfego;
- 3) «Alerta de proximidade (RA – *resolution advisory*)» – uma indicação fornecida à tripulação de voo que recomenda uma manobra destinada a afastar a aeronave de uma ameaça ou que impõe uma restrição a manobras a fim de manter a distância existente;
- 4) «Alerta de tráfego (TA – *traffic advisory*)» – uma indicação fornecida à tripulação de voo de que a proximidade de outra aeronave constitui uma ameaça potencial.

#### Artigo 3.º

##### Sistema anticolisão de bordo (ACAS)

1. Os aviões referidos na secção I do anexo do presente regulamento devem estar equipados e ser operados de acordo com as regras e os procedimentos especificados no anexo.
2. Os Estados-Membros devem garantir que a operação dos aviões referidos no artigo 1.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 216/2008 cumpra as regras e os procedimentos especificados no anexo, de acordo com as condições estabelecidas nesse artigo.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Dezembro de 2011.

Pela Comissão  
O Presidente  
José Manuel BARROSO

#### Artigo 4.º

##### Disposições especiais aplicáveis aos operadores sujeitos ao Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho <sup>(1)</sup>

1. Por derrogação às disposições OPS 1.668 e OPS 1.398 do anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, o artigo 3.º e o anexo do presente regulamento aplicam-se aos operadores de aviões referidos no artigo 1.º, alínea a).
2. Qualquer outra obrigação imposta aos operadores aéreos pelo Regulamento (CEE) n.º 3922/91 no que respeita à homologação, instalação ou operação de equipamentos continua a aplicar-se ao ACAS II.

#### Artigo 5.º

##### Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. Os artigos 3.º e 4.º aplicam-se a partir de 1 de Março de 2012.
3. Por derrogação ao n.º 2, no caso das aeronaves cujo certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido antes de 1 de Março de 2012, as disposições dos artigos 3.º e 4.º aplicam-se a partir de 1 de Dezembro de 2015.

<sup>(1)</sup> JO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

## ANEXO

**Sistema anticolisão de bordo (ACAS) II**

[Parte ACAS]

**Secção I — Equipamentos ACAS II****AUR.ACAS.1005 Requisito de desempenho**

- 1) É obrigatória a instalação da versão 7.1 do sistema anticolisão de bordo ACAS II nos seguintes aviões de turbinas:
  - a) Aviões com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg; ou
  - b) Aviões autorizados a transportar mais de 19 passageiros.
- 2) Os aviões não mencionados no ponto 1), mas nos quais o ACAS II tenha sido voluntariamente instalado, devem estar equipados com a versão 7.1 do *software* anticolisão.
- 3) O disposto no ponto 1) não se aplica aos sistemas dos aviões não tripulados.

**Secção II — Operações****AUR.ACAS.2005 Utilização do ACAS II**

- 1) O ACAS II será utilizado durante o voo, sob reserva do disposto na lista mínima de equipamentos que figura no anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, de um modo que permita a transmissão de alertas RA à tripulação de voo quando seja detectada uma proximidade anormal de outra aeronave, a menos que o bloqueio do modo de alerta RA (utilizando apenas um alerta TA ou equivalente) seja necessário devido a um procedimento anormal ou a condições que limitem o desempenho.
- 2) Quando o ACAS II emite um alerta RA:
  - a) O piloto aos comandos deve conformar-se imediatamente com as indicações do alerta RA, mesmo que tal contradiga uma instrução do controlo de tráfego aéreo (ATC), salvo se a manobra puser em perigo a segurança da aeronave;
  - b) Logo que a carga de trabalho o permita, a tripulação de voo deve notificar a unidade ATC adequada de qualquer RA que exija um incumprimento da instrução ou da autorização do ATC;
  - c) Uma vez resolvido o conflito, a aeronave deve:
    - i) conformar-se rapidamente com a instrução ou autorização reconhecida do ATC, devendo este ser informado da manobra, ou
    - ii) conformar-se com qualquer nova autorização ou instrução eventualmente emitida pelo ATC.

**AUR.ACAS.2010 Formação para o ACAS II**

Os operadores devem estabelecer os procedimentos operacionais do ACAS II e os correspondentes programas de formação, de modo a que a tripulação de voo seja devidamente treinada para evitar colisões e adquira as competências necessárias para utilizar os equipamentos ACAS II.

---