

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1332/2011

z dnia 16 grudnia 2011 r.

ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 1, art. 8 ust. 5 oraz art. 9 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na operatorów statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim lub w państwie trzecim i eksploatowanych przez operatora unijnego, a także na operatorów statków powietrznych eksploatowanych przez operatora z państwa trzeciego na terytorium Unii, należy nałożyć wymogi bezpieczeństwa.
- (2) W związku z serią niebezpiecznych zbliżeń w powietrzu, w przypadku których przekroczone zostały marginesy bezpieczeństwa, w tym wypadkami w Yaizu (Japonia) w 2001 r. i w Überlingen (Niemcy) w 2002 r., należy udoskonalić aktualne oprogramowanie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom. Z przeprowadzonych badań wynika, że przy aktualnym oprogramowaniu pokładowego systemu zapobiegania kolizjom prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji w powietrzu wynosi $2,7 \times 10^{-8}$ na godzinę lotu. Dlatego obecną wersję 7.0 pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS II) uważa się za stwarzającą zagrożenie dla bezpieczeństwa.
- (3) Konieczne jest wprowadzenie nowej wersji oprogramowania pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS II), aby zapobiec kolizjom w powietrzu wszystkich statków powietrznych poruszających się w przestrzeni powietrznej objętej rozporządzeniem (WE) nr 216/2008.
- (4) Aby zapewnić najwyższe możliwe normy bezpieczeństwa, statki powietrzne niepodlegające wymogom obowiązkowego wyposażenia pokładowego, ale wyposażone w ACAS II przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, powinny mieć zainstalowaną najnowszą wersję oprogramowania pokładowego systemu zapobiegania kolizjom.
- (5) Aby zapewnić uzyskanie korzyści dla bezpieczeństwa wynikających z nowej wersji oprogramowania, wszystkie

statki powietrzne muszą zostać w nie wyposażone jak najszybciej. Konieczne jest jednak ustalenie realnego harmonogramu dostosowania się branży lotniczej do niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem dostępności nowych urządzeń.

- (6) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu obowiązujące:

- a) operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wykonujących loty do, na terytorium i z Unii; oraz
- b) operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wykonujących loty w przestrzeni powietrznej nad terytorium, do którego zastosowanie ma Traktat, a także w innej przestrzeni powietrznej, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)” oznacza system statku powietrznego wykorzystujący sygnały transpondera radaru wtórnego (SSR), działający niezależnie od sprzętu naziemnego, informujący pilota o statkach powietrznych przemierzających się po potencjalnie kolizyjnej trajektorii, wyposażonych w transpondery SSR;

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

- 2) „pokładowy system zapobiegania kolizjom II (ACAS II)” oznacza pokładowy system zapobiegania kolizjom zapewniający, obok ostrzeżeń ruchowych, wskazanie zalecanego manewru w płaszczyźnie pionowej;
- 3) „wskazanie zalecanego manewru (RA)” oznacza wskazanie dla załogi lotniczej zalecające manewr mający zapewnić separowanie od zagrożeń lub ograniczenie manewru mające utrzymać istniejącą separację;
- 4) „ostrzeżenie ruchowe (TA)” oznacza wskazanie dla załogi lotniczej o bliskości innego statku powietrznego stanowiącego potencjalne zagrożenie.

Artykuł 3

Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

1. Samoloty, o których mowa w sekcji I załącznika do niniejszego rozporządzenia, muszą być wyposażone i eksploatowane zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w załączniku.
2. Państwa członkowskie zapewniają eksploatację samolotów, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zgodną z zasadami i procedurami określonymi w załączniku na warunkach podanych we wspomnianym artykule.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 grudnia 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

Artykuł 4

Szczególne przepisy mające zastosowanie do operatorów objętych rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾

1. W drodze odstępstwa od przepisów OPS 1.668 i OPS 1.398 załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, art. 3 i załącznik do niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do operatorów samolotów, o których mowa w art. 1 lit. a).
2. Wszelkie pozostałe obowiązki, jakie rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 nakłada na operatorów, odnoszące się do zatwierdzania, instalowania lub użytkowania wyposażenia, stosuje się także do ACAS II.

Artykuł 5

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Artykuły 3 i 4 stosuje się od dnia 1 marca 2012 r.
3. W drodze odstępstwa od ust. 2, w przypadku statków powietrznych posiadających indywidualny certyfikat zdolności do lotu wydany przed dniem 1 marca 2012 r., przepisy art. 3 i 4 stosuje się od dnia 1 grudnia 2015 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

ZAŁĄCZNIK

Pokładowe systemy zapobiegania kolizjom (ACAS) II

[Część ACAS]

Sekcja I – Wyposażenie ACAS II**AUR.ACAS.1005 Wymogi w zakresie skuteczności działania**

- 1) Następujące samoloty z napędem turbinowym muszą być wyposażone w wersję 7.1 oprogramowania systemu zapobiegania kolizjom ACAS II:
 - a) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg; lub
 - b) samoloty dopuszczone do przewozu ponad 19 pasażerów.
- 2) Statki powietrzne niewymienione w pkt. 1, które zostaną jednak wyposażone w ACAS II na zasadzie dobrowolności, muszą posiadać wersję 7.1 oprogramowania systemu zapobiegania kolizjom.
- 3) Punkt 1 nie ma zastosowania do bezzałogowych systemów latających.

Sekcja II – Eksploatacja**AUR.ACAS.2005 Wykorzystanie ACAS II**

- 1) ACAS II wykorzystywany jest w trakcie lotu, z wyjątkiem przypadków podanych w wykazie wyposażenia minimalnego określonym w załączniku III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, w trybie umożliwiającym wskazanie RA załodze lotniczej w przypadku wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego statku powietrznego, chyba że na skutek procedury odbiegającej od normy lub warunków ograniczających osiągnięcia zachodzi konieczność zablokowania trybu RA (przy wyłącznym korzystaniu z sygnalizacji TA lub równoważnej).
- 2) Gdy ACAS II wydaje RA:
 - a) pilot prowadzący statek powietrzny natychmiast stosuje się do wskazań RA, nawet jeśli są one sprzeczne z poleceniem kontroli ruchu lotniczego (ATC), chyba że taki manewr zagroziłoby bezpieczeństwu statku powietrznego;
 - b) załoga lotnicza, jeśli tylko pozwalają na to inne obowiązki, informuje właściwy organ ATC o wszelkich wskazaniach RA wymagających odstąpienia od bieżącego polecenia lub zezwolenia ATC;
 - c) z chwilą ustąpienia sytuacji kolizyjnej statek powietrzny:
 - (i) sprowadzany jest niezwłocznie do warunków przyjętego polecenia lub zezwolenia ATC, a ATC zostaje powiadomione o tym manewrze; lub
 - (ii) realizuje każde zmienione zezwolenie lub polecenie wydane przez ATC.

AUR.ACAS.2010 ACAS II Szkolenie

Operatorzy ustanawiają procedury operacyjne ACAS II, a programy szkoleniowe są tak opracowywane, aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.