



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/343

z dnia 17 lutego 2025 r.

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1332/2011 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373
w odniesieniu do pokładowych systemów zapobiegania kolizjom**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 31 ust. 1 lit. a) i art. 44 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 ⁽²⁾ ustanawia wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu.
- (2) Rozporządzenie (UE) nr 1332/2011 nakłada wymóg, aby samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub dopuszczone do przewozu ponad 19 pasażerów były wyposażone w układ logiczny systemu zapobiegania kolizjom w wersji 7.1 ACAS II, aby zapobiec kolizjom w powietrzu. Wymóg ten ma również zastosowanie do operatorów niektórych samolotów zarejestrowanych w państwie trzecim, ale nie ma zastosowania do systemów bezzałogowych statków powietrznych.
- (3) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011 statki powietrzne, które zgodnie z przepisami nie muszą być wyposażone w ACAS II, ale są wyposażone w ten system na zasadzie dobrowolności, muszą posiadać układ logiczny systemu zapobiegania kolizjom w wersji 7.1.
- (4) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 ⁽³⁾ ustanawia wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym, a także nadzoru nad nimi.
- (5) Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 wymaga, aby instytucje zapewniające służby łączności, nawigacji lub dozoru wykazały, że ich metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z normami załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”), dotyczącymi telekomunikacji lotniczej w zakresie, w jakim są one istotne dla zapewniania służb łączności, nawigacji lub dozoru w danej przestrzeni powietrznej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (6) Poprawką 91 do międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, zawartych w tomie IV „Systemy dozoru i unikania kolizji” załącznika 10 („Łączność lotnicza”) do konwencji chicagowskiej, wprowadzono pokładowy system zapobiegania kolizjom Xa (ACAS Xa) jako alternatywę dla ACAS II z układem logicznym systemu zapobiegania kolizjom w wersji 7.1.
- (7) Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139 nowe wymagania określone w tym rozporządzeniu mają odzwierciedlać aktualny stan wiedzy i najlepsze praktyki w zakresie lotnictwa, z uwzględnieniem światowego doświadczenia w tym zakresie oraz postępu naukowo-technicznego w odpowiednich dziedzinach. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1332/2011, aby dopuścić do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej statki powietrzne wyposażone w system ACAS Xa.
- (8) Zgodnie z art. 1 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (UE) 2018/1139 nowe przepisy ustanowione w tym rozporządzeniu powinny wspierać państwom członkowskim w wykonywaniu ich praw i wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej poprzez zapewnianie wspólnej interpretacji oraz jednolitego i terminowego wykonywania jej postanowień. Należy zatem zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373, tak aby zawierało ono odniesienia do najnowszych postanowień załącznika 10 do konwencji chicagowskiej.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 1332/2011

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1332/2011 pkt AUR.ACAS.1005 otrzymuje brzmienie:

„AUR.ACAS.1005 **Wymagania dotyczące osiągnięć**

Następujące samoloty z napędem turbinowym muszą być wyposażone w system ACAS II z układem logicznym systemu zapobiegania kolizjom w wersji 7.1 lub w system ACAS Xa:

- a) samoloty z maksymalną certyfikowaną masą startową przekraczającą 5 700 kg;
- b) samoloty dopuszczone do przewozu ponad 19 pasażerów.

Statki powietrzne niewymienione w pkt 1, które zostaną jednak wyposażone w system ACAS II na zasadzie dobrowolności, muszą posiadać układ logiczny systemu zapobiegania kolizjom w wersji 7.1 lub system ACAS Xa.

Pkt 1 nie ma zastosowania do systemów bezzałogowych statków powietrznych.”.

Artykuł 2

Zmiana w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373

W pkt CNS.TR.100 załącznika VIII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/373 lit. d) otrzymuje brzmienie:

- „d) tom IV „Systemy dozoru i unikania kolizji”, wydanie piąte z lipca 2014 r., wraz ze wszystkimi poprawkami do nr 91 włącznie;”.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 lutego 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN
