

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Δεκεμβρίου 2011

σχετικά με τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 5 και το άρθρο 9 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Πρέπει να επιβληθούν απαιτήσεις ασφαλείας στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος μέλος ή νηολογημένων σε τρίτη χώρα υπό την εκμετάλλευση φορέα της Ένωσης, και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρησιμοποιούμενων εντός της Ένωσης από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας.
- (2) Μετά από μια σειρά εναέριων διασταυρώσεων στις οποίες δεν υπήρχαν περιθώρια ασφαλείας, καθώς και τα ατυχήματα στο Γιαζού (Ιαπωνία) το 2001 και στο Überlingen (Γερμανία) το 2002, πρέπει να αναβαθμισθεί το εφαρμοζόμενο λογισμικό του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης. Οι μελέτες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι με το υπάρχον λογισμικό του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης η πιθανότητα εναέριας σύγκρουσης είναι  $2,7 \times 10^{-8}$  ανά ώρα πτήσης. Συνεπώς, το εφαρμοζόμενο σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS) II έκδοση 7.0 θεωρείται ως απαραίτητα επικίνδυνο για την ασφάλεια.
- (3) Είναι αναγκαίο να καθιερωθεί νέα έκδοση του λογισμικού του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II), ώστε να αποφεύγεται η εναέρια σύγκρουση αεροσκαφών τα οποία ίπτανται στον εναέριο χώρο που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (4) Για να εξασφαλισθούν τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα ασφαλείας πτήσεων, τα αεροσκάφη τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απαίτησης υποχρεωτικού εξοπλισμού αλλά ήταν εξοπλισμένα με το ACAS II πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, πρέπει να εξοπλισθούν με το ACAS II το οποίο περιλαμβάνει την τελευταία έκδοση του λογισμικού αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.
- (5) Για να εξασφαλισθεί η επίτευξη των οφελών ασφαλείας που θα αποφέρει η νέα έκδοση του λογισμικού, πρέπει να εξο-

πλισθούν όσο το δυνατόν συντομότερα όλα τα αεροσκάφη. Ωστόσο, χρειάζεται να προβλεφθεί ρεαλιστικός χρόνος προσαρμογής της αεροναυπηγικής βιομηχανίας στον παρόντα νέο κανονισμό, λαμβανομένης υπόψη της δυνατότητας διάθεσης του νέου εξοπλισμού.

- (6) Ο Οργανισμός κατάρτισε σχέδιο εκτελεστικών κανόνων και τους υπέβαλε ως γνωμοδότηση στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, τις οποίες πρέπει να τηρούν:

- α) οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναφερόμενων στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 οι οποίοι εκτελούν πτήσεις από και προς την Ένωση και εντός αυτής και
- β) οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναφερόμενων στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 οι οποίοι εκτελούν πτήσεις εντός του εναέριου χώρου υπεράνω του εδάφους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη, καθώς και εντός οποιουδήποτε άλλου εναέριου χώρου στον οποίο κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(2)</sup>.

Άρθρο 2

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

- 1) «σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)»: σύστημα αεροσκάφους βασισμένο σε σήματα αναμεταδότη δευτερευόντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) που λειτουργεί ανεξάρτητα από σύστημα εδάφους για να παρέχει συμβουλές στον χειριστή του αεροσκάφους σχετικά με άλλα αεροσκάφη σε απόσταση δυναμικής σύγκρουσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με πομπό SSR.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

- 2) «σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης II (ACAS II)»: σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης το οποίο παρέχει συμβουλές κατακόρυφης επίλυσης επιπροσθέτως των συμβουλών κυκλοφορίας.
- 3) «ένδειξη συμβουλής επίλυσης (RA)»: ένδειξη προς το πλήρωμα πτήσης με την οποία συνιστάται ελιγμός για τον διαχωρισμό από όλες τις απειλές ή περιορισμός ελιγμού με σκοπό να διατηρηθεί ο υφιστάμενος διαχωρισμός.
- 4) «ένδειξη συμβουλής κυκλοφορίας (TA)»: ένδειξη προς το πλήρωμα πτήσης για τον δυνητικό κίνδυνο εξαιτίας εγγύτητας με άλλο αεροσκάφος.

### Άρθρο 3

#### Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)

1. Τα αεροπλάνα που αναφέρονται στο τμήμα I του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού εξοπλίζονται και επιχειρούν σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που προδιαγράφονται στο παράρτημα.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η εκμετάλλευση των αεροπλάνων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 είναι σύμφωνη με τους όρους που καθορίζονται στο εν λόγω άρθρο.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 2011.

### Άρθρο 4

#### Ειδικές διατάξεις για φορείς εκμετάλλευσης υποκείμενους στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>

1. Κατά παρέκκλιση των OPS 1.668 και OPS 1.398 του παραρτήματος III στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, το άρθρο 3 και το παράρτημα του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται για φορείς εκμετάλλευσης αεροπλάνων που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α).
2. Εξακολουθεί να ισχύει για το ACAS II κάθε άλλη υποχρέωση την οποία υπέχουν οι αερομεταφορείς με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 σε ό,τι αφορά την έγκριση, την εγκατάσταση ή τη λειτουργία εξοπλισμού.

### Άρθρο 5

#### Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Τα άρθρα 3 και 4 εφαρμόζονται από την 1η Μαρτίου 2012.
3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, για τα αεροσκάφη με ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας που έχει εκδοθεί πριν από την 1η Μαρτίου 2012, οι διατάξεις των άρθρων 3 και 4 εφαρμόζονται από την 1η Δεκεμβρίου 2015.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 4.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS) II

[Μέρος-ACAS]

## Τμήμα I — Εξοπλισμός ACAS II

## AUR.ACAS.1005 Απαιτήσεις επιδόσεων

1. Τα κάτωθι στροβιλοκίνητα αεροπλάνα εξοπλίζονται με την έκδοση λογισμικού αποφυγής εναέριας σύγκρουσης 7.1 του ACAS II:
  - α) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg· ή
  - β) αεροπλάνα που επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες.
2. Αεροσκάφη μη αναφερόμενα στο σημείο 1, τα οποία όμως εξοπλίζονται σε εθελοντική βάση με το ACAS II, διαθέτουν την έκδοση λογισμικού αποφυγής εναέριας σύγκρουσης 7.1.
3. Το σημείο 1 δεν εφαρμόζεται σε συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

## Τμήμα II — Λειτουργίες

## AUR.ACAS.2005 Χρήση του ACAS II

1. Το ACAS II χρησιμοποιείται εν πτήση, εκτός όσων προβλέπονται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού που καθορίζεται στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91, με τρόπο που καθιστά δυνατές τις ενδείξεις RA προς το πλήρωμα πτήσης όταν ανιχνεύεται αδικαιολόγητη εγγύτητα με άλλο αεροσκάφος, εκτός εάν απαιτείται αναστολή του τρόπου λειτουργίας των ενδείξεων RA (με τη χρήση της ένδειξης TA ή ισοδύναμης) λόγω αντικανονικής διαδικασίας ή περιοριστικών όρων επιδόσεων.
2. Όταν εμφανίζεται ένδειξη RA από το ACAS II:
  - α) ο χειριστής πτήσης συμμορφώνεται αμέσως στα δεδομένα της ένδειξης RA, ακόμη και εάν αυτό αντιβαίνει στις οδηγίες του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC), εκτός εάν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του αεροσκάφους·
  - β) το πλήρωμα πτήσης, μόλις το επιτρέψει ο φόρτος εργασίας, ειδοποιεί τη σχετική μονάδα ATC για κάθε ένδειξη RA που απαιτεί απόκλιση από την τρέχουσα οδηγία του ATC ή την άδειά του·
  - γ) όταν επιλυθεί το ενδεχόμενο σύγκρουσης, το αεροσκάφος:
    - i) επιστρέφει στους όρους της αναγνωρισμένης οδηγίας του ATC ή της άδειάς του και ο ATC ειδοποιείται για τον ελιγμό, ή
    - ii) συμμορφώνεται με κάθε τροποποιηθείσα άδεια ή οδηγία που έχει εκδώσει ο ATC.

## AUR.ACAS.2010 Εκπαίδευση στο ACAS II

Οι φορείς εκμετάλλευσης καθιερώνουν επιχειρησιακές διαδικασίες και εκπαιδευτικά προγράμματα με αντικείμενο το ACAS II, ώστε τα πλήρωματα πτήσης να είναι επαρκώς καταρτισμένα στην αποφυγή συγκρούσεων και ικανά να χειρίζονται τον εξοπλισμό ACAS II.