

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1332/2011**af 16. december 2011****om fastlæggelse af fælles krav til udnyttelse af luftrummet og operationelle procedurer til forebyggelse af kollisioner i luften****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 1, artikel 8, stk. 5, og artikel 9, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Sikkerhedskrav bør indføres dels for operatører af luftfartøjer, som er registreret i en medlemsstat, eller som er registreret i et tredjeland, men opereres af et EU-luftfartsselskab, og dels for operatører af luftfartøjer, der benyttes af en operatør fra et tredjeland inden for Unionen.
- (2) Efter en række tilfælde, hvor luftfartøjer næsten kolliderede i luften, og hvor sikkerhedsmargener var opbrugt, bl.a. ulykker i Yaizu (Japan) i 2001 og i Überlingen (Tyskland) i 2002, bør softwaren opgraderes i det pt. anvendte luftbårne antikollisionssystem. I undersøgelserne konkluderedes det, at med det luftbårne antikollisionssystems nuværende software er sandsynligheden for en kollisionsrisiko i luften $2,7 \times 10^{-8}$ pr. flyvetime. Den aktuelle version 7.0 af ACAS II anses derfor at indebære en uacceptabel sikkerhedsrisiko.
- (3) Der er behov for at indføre en ny softwareversion i det luftbårne antikollisionssystem (ACAS II) og undgå kollisioner i luften for alle luftfartøjer, som beflyver det luftrum, som er omfattet af forordning (EF) nr. 216/2008.
- (4) For at sikre de højest mulige sikkerhedsstandarder bør luftfartøjer, som ikke hører under anvendelsesområdet for de obligatoriske udstyrskrav, men som er udstyret med ACAS II inden denne forordnings ikrafttræden, installere ACAS II med den nyeste version af softwaren til forebyggelse af kollisioner i luften.
- (5) For at sikre, at man opnår de sikkerhedsfordele, der er forbundet med den nye softwareudgave, bør udstyret installeres i alle luftfartøjer, så snart dette er praktisk

muligt. Dog bør der fastsættes en realistisk tidsfrist, således at luftfartsindustrien kan tilpasse sig denne nye forordning under hensyn til, at det nye udstyr skal være til rådighed.

- (6) Agenturet har udarbejdet et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagt disse for Kommissionen i form af udtalelser i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (7) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, der er nedsat i henhold til artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1**Genstand og anvendelsesområde**

Ved denne forordning fastsættes fælles krav til udnyttelse af luftrummet og operationelle procedurer til forebyggelse af kollisioner i luften, der skal opfyldes af:

- a) operatører af luftfartøjer som nævnt i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 216/2008, der opererer til, i eller fra Unionen, og
- b) operatører af luftfartøjer som nævnt i artikel 4, stk. 1, litra d), i forordning (EF) nr. 216/2008, der overflyver det område, på hvilket traktaten finder anvendelse, og ethvert andet luftrum, hvor medlemsstaterne anvender forordning (EF) nr. 551/2004 ⁽²⁾.

Artikel 2**Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- 1) »ACAS« (Airborne Collision Avoidance System): et luftfartøjssystem, som er baseret på signaler fra en SSR-transponder (sekundær overvågningsradar), og som uafhængigt af jordudstyr rådgiver piloten om en potentiel konflikt med et andet luftfartøj, som er udstyret med en SSR-transponder

⁽¹⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

- 2) »ACAS II« (Airborne Collision Avoidance System II): et luftbåret antikollisionssystem, som foruden TA giver meddelelser om vertikale RA
- 3) »RA« (Resolution advisory) meddelelse: en meddelelse, der rådgiver flyvebesætningen om en manøvre, som skal sikre adskillelse fra alle trusler, eller en manøvrebegrænsning, som skal opretholde den eksisterende adskillelse
- 4) »TA« (Traffic advisory) meddelelse: en meddelelse til flyvebesætningen om, at afstanden til et andet luftfartøj udgør en potentiel trussel.

Artikel 3

Luftbåret antikollisionssystem (ACAS)

1. Luftfartøjer som nævnt i sektion I i bilaget til denne forordning skal udstyres og opereres i overensstemmelse med de bestemmelser og procedurer, der er fastsat i bilaget.
2. Medlemsstaterne sørger for, at operationen af luftfartøjer som nævnt i artikel 1, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 216/2008 opfylder de bestemmelser og procedurer, der er fastsat i bilaget, i overensstemmelse med de betingelser, som er fastsat i denne artikel.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. december 2011.

Artikel 4

Særlige bestemmelser for operatører, der er omfattet af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽¹⁾

3. Uanset bestemmelserne i OPS 1.668 og OPS 1.398 i bilag III til Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 finder artikel 3 og bilaget til denne forordning anvendelse for operatører af luftfartøjer, der er nævnt i artikel 1, litra a).
4. Alle øvrige forpligtelser, som pålægges luftfartsoperatører ved forordning (EØF) nr. 3922/91 med hensyn til godkendelse, montering eller operation af udstyr, finder fortsat anvendelse for ACAS II.

Artikel 5

Ikrafttræden og anvendelse

5. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
6. Artikel 3 og 4 anvendes fra den 1. marts 2012.
7. Uanset stk. 2 gælder bestemmelserne i artikel 3 og 4 fra den 1. december 2015 for luftfartøjer, som har fået et individuelt luftdygtighedsbevis udstedt før den 1. marts 2012.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

⁽¹⁾ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

BILAG

Luftbårne antikollisionssystemer (ACAS) II

[Del-ACAS]

Sektion I — ACAS II-udstyr**AUR.ACAS.1005 Ydelseskrav**

- 1) Følgende luftfartøjer med turbinemotor skal udstyres med ACAS II med antikollisionslogik version 7.1:
 - a) flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller derover og
 - b) flyvemaskiner med godkendelse til at befordre mere end 19 passagerer
- 2) Luftfartøjer, som ikke er omhandlet i punkt 1), men som på frivillig basis vil blive udstyret med ACAS II, skal have antikollisionslogik version 7.1
- 3) Punkt 1) gælder ikke for ubemandede luftfartøjssystemer.

Sektion II — Operationer**AUR.ACAS.2005 Brug af ACAS II**

- 1) Medmindre andet fremgår af minimumsudslystlisten, jf. bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91, bruges ACAS II under flyvning på en sådan måde, at det giver mulighed for at vise RA-meddelelser til flyvebesætningen, hvis systemet opdager, at afstanden til et andet luftfartøj er uacceptabel, medmindre det er nødvendigt at spærre for RA (og kun bruge TA eller tilsvarende) som følge af en unormal procedure eller forhold, der begrænser ydelsen.
- 2) Når ACAS II viser en RA-meddelelse:
 - a) skal piloten straks følge de meddelelser, der er angivet i RA-meddelelsen, selv om dette er i modstrid med en ATC-instruktion, medmindre det ville bringe luftfartøjets sikkerhed i fare
 - b) skal flyvebesætningen, så snart arbejdspresset tillader det, underrette den relevante ATC-enhed om en RA, der kræver afvigelse fra den aktuelle ATC-instruktion eller -tilladelse
 - c) når konflikten er løst, skal luftfartøjet:
 - i) straks igen opfylde betingelserne i den godkendte ATC-instruktion eller -tilladelse, og ATC skal underrettes om manøvre, eller
 - ii) opfylde en eventuelt ændret ATC-tilladelse eller -instruktion, som er blevet udstedt.

AUR.ACAS.2010 ACAS II-uddannelse

Operatører skal udarbejde operationelle procedurer og uddannelsesprogrammer for ACAS II, således at flyvebesætningen uddannes i at forhindre kollisioner og gives kompetence til at bruge ACAS II-udstyr.
