

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1332/2011,**16. detsember 2011,****millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võimalikult kiiresti. Siiski tuleks ette näha realistlik ajavahemik, et lennundussektor saaks uue määrusega kohastada, võttes arvesse uute seadmete kättesaadavust.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 8 lõikeid 1 ja 5 ning artikli 9 lõiget 4,

(6) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamusena komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.

(7) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 kohaselt asutatud Euroopa Lennundusohutusameti komitee arvamusega,

ning arvestades järgmist:

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

(1) Tuleks kehtestada ohutusnõuded liikmesriigis registreeritud või kolmandas riigis registreeritud ja liidu käitaja poolt käitatavate õhusõidukite ning kolmanda riigi käitajate poolt liidus kasutatavate õhusõidukite suhtes.

Artikkel 1

Sisu ja reguleerimisala

Käesoleva määrusega kehtestatakse õhukokkupõrke vältimiseks ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid, mida peavad järgima

(2) Võttes arvesse mitmeid õhus toimunud õnnetusi ja insidende, mille puhul ohutusvaru kadus, sealhulgas Yaizus (Jaapanis) 2001. aastal ja Überlingenis (Saksamaal) 2002. aastal toimunud õnnetused, tuleks õhukokkupõrke vältimise praeguse süsteemi tarkvara ajakohastada. Läbiviidud uuringutes järeldati, et õhukokkupõrke vältimise praeguse süsteemi tarkvara puhul on õhukokkupõrke tõenäosus $2,7 \times 10^{-8}$ lennutunni kohta. Seepärast leitakse, et õhukokkupõrke vältimise praeguse süsteemi (ACAS II) versiooni 7.0 puhul on ohutusrisk lubamatult suur.

a) määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktide b ja c kohaste õhusõidukite käitajad, kes teevad lende liitu, liidu piires või liidust väljapoole, ning

(3) On vaja kehtestada õhukokkupõrke vältimise süsteemi (ACAS II) tarkvara uus versioon, et vältida määrusega (EÜ) nr 216/2008 hõlmatud õhuruumis lendavate õhusõidukite õhukokkupõrkeid.

b) määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punkti d kohaste õhusõidukite käitajad, kes teevad lende asutamislepinguga hõlmatud territooriumi kohal asuvas õhuruumis ning mis tahes õhuruumis, kus liikmesriigid kohaldavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 551/2004 ⁽²⁾.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

(4) Selleks et tagada võimalikult kõrged ohutusstandardid, peaksid õhusõidukid, mille süsteem ACAS II ei ole nõuete kohaselt kohustuslik, kuid millele paigaldati ACAS II enne käesoleva määruse jõustumist, paigaldama süsteemi ACAS II koos kokkupõrgete vältimise uusima tarkvaraga.

(5) Selleks et tarkvara uuest versioonist kindlasti ohutusala kasu saadaks, peaksid kõik õhusõidukid selle paigaldama

1) „õhukokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)” – õhusõiduki sekundaarseireradari (SSR) transpordri signaalidel rajanev süsteem, mis töötab sõltumatult maapealsetest seadmetest ja mis teatab piloodile võimalikust kokkupõrke ohust teise õhusõidukiga, millel on SSR-transponder;

⁽¹⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.⁽²⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 20.

- 2) „õhukokkupõrke vältimise II süsteem (ACAS II)” – õhukokkupõrke vältimise süsteem, mis annab peale lennuliikluse teadete ka vertikaalse ohtliku vahekauguse teateid;
- 3) „ohtliku vahekauguse teade (RA)” – lennumeeskonnale antav teave, milles soovitatakse teha kõikide ohtude vältimiseks manööver või manöövrit mitte teha, et säilitada olemasolev kaugus;
- 4) „lennuliikluse teade (TA)” – teade lennumeeskonnale teise õhusõiduki potentsiaalselt ohtliku läheduse kohta.

Artikkel 3

Õhukokkupõrke vältimise süsteem (ACAS)

1. Käesoleva määruse lisa I jaos osutatud lennukid varustatakse ja neid käitatakse kooskõlas lisa märgitud eeskirjade ja protseduuridega.
2. Liikmesriigid tagavad, et määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 1 lõike 2 punktis a osutatud lennukite käitamine vastab lisa esitatud eeskirjadele ja protseduuridele kooskõlas kõnealusel artiklis sätestatud tingimustega.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. detsember 2011

Komisjoni nimel
president

José Manuel BARROSO

Artikkel 4

Erisätted käitajatele, kelle suhtes kohaldatakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 ⁽¹⁾

1. Erandina määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa sätetest OPS 1.668 ja OPS 1.398 kohaldatakse artiklit 3 ja käesoleva määruse lisa selliste lennukite käitajate suhtes, millele on osutatud artikli 1 punktis a.
2. Määrusega (EMÜ) nr 3922/91 lennuettevõtjate suhtes kehtestatud mis tahes muud kohustused seoses seadmete heakskiitmise, paigaldamise või käitamisega kehtivad jätkuvalt süsteemi ACAS II suhtes.

Artikkel 5

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Artikleid 3 ja 4 kohaldatakse alates 1. märtsist 2012.
3. Erandina lõikest 2 kohaldatakse õhusõidukitele, mille lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. märtsi 2012, artiklite 3 ja 4 sätteid alates 1. detsembrist 2015.

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.

LISA

Õhukokkupõrke vältimise süsteemid (ACAS) II

[ACAS-osa]

I jagu. ACAS II seadmed**AUR.ACAS.1005 Toimivusnõuded**

- 1) Järgmised turbiniimootoriga lennukid varustatakse õhukokkupõrke vältimise süsteemi ACAS II loogikaskeemi versiooniga 7.1:
 - a) lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg; või
 - b) lennukid, millel on luba vedada üle 19 reisija.
- 2) Punktis 1 nimetatata õhusõiduk, mis varustatakse vabatahtlikult süsteemiga ACAS II, kasutab õhukokkupõrke vältimise süsteemi loogikasüsteemi versiooni 7.1.
- 3) Punkti 1 ei kohaldata mehitamata õhusõidukitele.

II jagu. Käitamine**AUR.ACAS.2005. Süsteemi ACAS II kasutamine**

- 1) Süsteemi ACAS II kasutatakse lennu kestel, välja arvatud määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisas esitatud minimaalvarustuse loeteluga ettenähtu, režiimil, mis võimaldab lennumeeskonnal ohtliku vahekauguse teadete saamist, kui avastatakse lubamatu lähedus teise õhusõidukiga, v.a juhul, kui ohtliku vahekauguse teaterežiimi piiramist (kasutades üksnes lennuliikluse teadet või sellega samaväärset süsteemi) on vaja ebatavalise protseduuri või toimivust piiravate tingimuste tõttu.
- 2) Kui süsteem ACAS II annab ohtliku vahekauguse teadete:
 - a) peab õhusõidukit juhtiv piloot järgima viivitamata ohtliku vahekauguse teateid, isegi kui need on vastuolus lennujuhtimisüksuse korraldusega, v.a kui teadete järgimine seaks ohtu õhusõiduki ohutuse;
 - b) niipea kui seda võimaldab töökoormus, peab lennumeeskond asjakohasele lennuliikluse juhtimise üksusele teatama mis tahes ohtliku vahekauguse teadest, mis nõuab kõrvalekaldumist samal ajal kehtivast lennujuhtimisüksuse korraldusest või loast;
 - c) kui konfliktolukord on lahendatud, siis:
 - i) viiakse õhusõiduk viivitamatult tagasi lennutingimustele, mis vastavad lennujuhtimisüksuse kinnitatud korraldusele või loale, ja lennujuhtimisüksusele teatatakse manöövrast või
 - ii) järgitakse lennujuhtimisüksuse muudetud luba või korraldust.

AUR.ACAS.2010. Süsteemi ACAS II koolitus

Käitajad kehtestavad ACAS II käitamisprotseduurid ning koostavad koolituskavad, et lennumeeskond saaks kokkupõrgete vältimiseks asjakohase väljaõppe ja oleks ACAS II seadmete kasutamisel pädev.