

## NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1332/2011

ze dne 16. prosince 2011,

kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

nového vybavení je však třeba poskytnout leteckému odvětví reálnou dobu na to, aby se tomuto novému nařízení přizpůsobilo.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 8 odst. 1, čl. 8 odst. 5 a čl. 9 odst. 4 uvedeného nařízení,

(6) Agentura připravila návrh prováděcích pravidel a předložila je jako stanovisko Komisi v souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

(7) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru Evropské agentury pro bezpečnost letectví, zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

vzhledem k těmto důvodům:

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

(1) Provozovatelům letadel zapsaných v rejstříku členského státu nebo třetí země a provozovaných provozovatelem Unie a provozovatelům letadel používaných provozovatelem třetí země v rámci Unie by měly být uloženy bezpečnostní požadavky.

### Článek 1

#### Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém, které musí dodržovat:

(2) Po řadě srážek ve vzduchu, při nichž došlo ke ztrátě bezpečných odstupů, včetně leteckých nehod v Yaizu (Japonsko) v roce 2001 a v Überlingenu (Německo) v roce 2002, by měl být stávající software palubního protisrážkového systému aktualizován. Studie dospěly k závěru, že pravděpodobnost srážky ve vzduchu se současným softwarem palubního protisrážkového systému je  $2,7 \times 10^{-8}$  za letovou hodinu. Má se tudíž za to, že systém ACAS II verze 7.0 představuje nepřijatelné bezpečnostní riziko.

a) provozovatelé letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) nařízení (ES) č. 216/2008, kteří provozují lety směrem na území Unie, na tomto území a směrem z něj, a

b) provozovatelé letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. d) nařízení (ES) č. 216/2008, kteří provozují lety ve vzdušném prostoru nad územím, na něž se vztahuje Smlouva, a v kterémkoliv jiném vzdušném prostoru, v němž členské státy uplatňují nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004<sup>(2)</sup>.

(3) Je nezbytné zavést novou verzi softwaru palubního protisrážkového systému (ACAS II), aby se zabránilo srážkám ve vzduchu u všech letadel pohybujících se ve vzdušném prostoru, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 216/2008.

### Článek 2

#### Definice

(4) S cílem zajistit co nejvyšší normy bezpečnosti by měl být do letadel, na něž se nevztahuje požadavek na povinné vybavení, avšak která byla vybavena systémem ACAS II před vstupem tohoto nařízení v platnost, zastavěn systém ACAS II s poslední verzí protisrážkového softwaru.

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

(5) Aby byly využity bezpečnostní výhody, jež jsou s novou verzí softwaru spojeny, musí jím být všechna letadla vybavena co možná nejdříve. Vzhledem k dostupnosti

1) „palubním protisrážkovým systémem (ACAS)“ palubní systém založený na signálech odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí srážky letadel, která jsou vybavena odpovídačem SSR;

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

- 2) „palubním protisrážkovým systémem II (ACAS II)“ palubní protisrážkový systém, který kromě upozornění na provoz poskytuje rady k vyhnutí ve vertikální rovině;
- 3) „radou k vyhnutí (RA)“ informace poskytnutá letové posádce, již se doporučuje manévr, který má zajistit rozstup od všech narušitelů, nebo omezení manévru, které má zachovat stávající rozstup;
- 4) „upozorněním na provoz (TA)“ informace upozorňující letovou posádku na možnou hrozbu způsobenou blízkostí jiného letadla.

### Článek 3

#### Palubní protisrážkový systém (ACAS)

1. Letouny uvedené v oddíle I přílohy tohoto nařízení musí být vybaveny a provozovány v souladu s pravidly a postupy, jež jsou v této příloze uvedeny.
2. Členské státy zajistí, aby provoz letounů uvedených v čl. 1 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 216/2008 byl v souladu s pravidly a postupy uvedenými v příloze na základě podmínek, jež uvedené články stanoví.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 16. prosince 2011.

Za Komisi

José Manuel BARROSO  
předseda

### Článek 4

#### Zvláštní ustanovení vztahující se na provozovatele, kteří spadají do oblasti působnosti nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 <sup>(1)</sup>

1. Odchylně od ustanovení bodů OPS 1.668 a OPS 1.398 přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 se článek 3 a příloha tohoto nařízení vztahují na provozovatele letounů uvedených v čl. 1 písm. a).
2. Na systém ACAS II se i nadále uplatňují veškeré další povinnosti, které nařízení (EHS) č. 3922/91 ukládá leteckým provozovatelům, pokud jde o schválení, zástavbu nebo provoz vybavení.

### Článek 5

#### Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Články 3 a 4 se použijí ode dne 1. března 2012.
3. Odchylně od odstavce 2 platí, že v případě letadel s individuálním osvědčením letové způsobilosti vydaným před 1. březnem 2012 se ustanovení článků 3 a 4 použijí ode dne 1. prosince 2015.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4.

## PŘÍLOHA

**Palubní protisrážkové systémy (ACAS) II**

[Část ACAS]

**Oddíl I – Vybavení systémem ACAS II****AUR.ACAS.1005 Požadavky na výkonnost**

- 1) Tyto letouny s turbínovým pohonem musí být vybaveny systémem ACAS II s protisrážkovou logikou verze 7.1:
  - a) letouny s maximální certifikovanou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg nebo
  - b) letouny schválené pro přepravu více než 19 cestujících.
- 2) Letadla neuvedená v bodě 1), jež nicméně budou systémem ACAS II vybavena dobrovolně, musí mít protisrážkovou logiku verze 7.1.
- 3) Bod 1) se nevztahuje na systémy bezpilotních letadel.

**Oddíl 2 – Provoz****AUR.ACAS.2005 Použití systému ACAS II**

- 1) Systém ACAS II se používá během letu – s výjimkou případů, jež stanoví seznam minimálního vybavení uvedený v příloze III nařízení (EHS) č. 3922/91 – v režimu, který umožňuje vydávání rad k vyhnutí letové posádce, jestliže je zjištěna nepřiměřená blízkost k jinému letadlu, není-li nutné režim rad k vyhnutí utlumit (takže je používáno pouze upozornění na provoz nebo jeho ekvivalent) v případě mimořádného postupu nebo v důsledku podmínek omezujících výkonnost.
- 2) Když systém ACAS II vydá radu k vyhnutí:
  - a) řídicí pilot se ihned přizpůsobí údajům rady k vyhnutí, i když je to v rozporu s instrukcí řízení letového provozu (ATC), pokud tento krok neohrožuje bezpečnost letadla;
  - b) jakmile to dovolí pracovní zátěž, informuje letová posádka příslušné stanoviště řízení letového provozu o jakékoli radě k vyhnutí, která vyžaduje odchýlení od stávající instrukce řízení letového provozu nebo letového povolení;
  - c) když je konflikt vyřešen, letadlo:
    - i) se neprodleně vrátí k podmínkám potvrzené instrukce řízení letového provozu nebo letového povolení, a řízení letového provozu je o manévru informováno, nebo
    - ii) vyhoví jakémukoli pozměněnému letovému povolení nebo instrukci, které řízení letového provozu vydá.

**AUR.ACAS.2010 Výcvik týkající se systému ACAS II**

Provozovatelé stanoví provozní postupy související se systémem ACAS II a výcvikové programy, aby letová posádka měla vhodný výcvik v zabraňování srážkám a uměla vybavení systému ACAS II používat.