

A BIZOTTSÁG 1332/2011/EU RENDELETE**(2011. december 16.)****a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (1) és (5) bekezdésére, valamint 9. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

- (1) A tagállamok egyikében nyilvántartásba vett vagy harmadik országban nyilvántartásba vett és uniós üzemeltető által üzemeltetett légi járművek üzemeltetőire, továbbá harmadik országbeli üzemeltető által az Unión belül használt légi járművek üzemeltetőire vonatkozóan repülésbiztonsági követelményeket kell előírni.
- (2) Több olyan, levegőben történő ütközés – többek között a Yaizuban (Japán) 2001-ben és Überlingenben (Németország) 2002-ben bekövetkezett balesetek – eredményeképpen, amelyek során nem sikerült a biztonsági tűrőhatáron belül maradni, világossá vált, hogy a jelenleg használatos fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer szoftverét aktualizálni kell. A témában készült tanulmányok arra a következtetésre jutottak, hogy a fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer jelenlegi szoftverének használatával a levegőben történő ütközés valószínűségének kockázata repülési óránként $2,7 \times 10^{-8}$. Az ACAS II jelenlegi, 7.0-s verziója tehát elfogadhatatlan biztonsági kockázattal jár.
- (3) Be kell vezetni a fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer (ACAS II) új szoftververzióját, hogy ezáltal a 216/2008/EK rendelet hatálya alá tartozó légtérben repülő valamennyi légi jármű tekintetében elkerülhetőek legyenek a levegőben történő ütközések.
- (4) A lehető legmagasabb szintű repülésbiztonsági normák biztosítása érdekében azon légi járműveken, amelyek nem tartoznak a kötelező jellegű előírások hatálya alá, azonban e rendelet hatálybalépését megelőzően fel voltak szerelve az ACAS II-vel, a legfrissebb összeütközés-elhárító szoftverrel rendelkező ACAS II-t kell telepíteni.
- (5) Annak érdekében, hogy a repülésbiztonság tekintetében az új szoftververzióknak köszönhető előnyök megvalósul-

hassanak, minden légi járművet a lehető leghamarabb fel kell szerelni az új verzióval. Mindazonáltal a légi közlekedési ágazat számára ésszerű időkeretet kell biztosítani ahhoz, hogy alkalmazkodhasson az új renDELETEH, figyelembe véve az új berendezések rendelkezésre állását is.

- (6) Az Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk**Tárgy és hatály**

Ez a rendelet a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelményeket és üzemeltetési eljárásokat határoz meg az alábbi alanyokra vonatkozóan:

- a) a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett azon légi járművek üzemeltetői, amelyeket az Unióba irányuló, az Unión belüli, illetve onnan kiinduló repülések során alkalmaznak; és
- b) a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában említett azon légi járművek üzemeltetői, amelyeket a Szerződés hatálya alá tartozó terület feletti légtérben vagy bármely olyan légtérben végrehajtandó repülések során alkalmaznak, ahol a tagállamok alkalmazzák az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽²⁾.

2. cikk**Fogalom meghatározások**

E rendelet alkalmazásában:

1. „fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer (ACAS)”: légi járműveken alkalmazott olyan rendszer, amely a földi berendezésektől függetlenül működő másodlagos légtérrelőrző radar (SSR) válaszjeladó jelein alapul, és figyelmezteti a pilótát az SSR válaszjeladóval felszerelt, ütközési közelségbe kerülő légi jármű közeledéséről;

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.⁽²⁾ HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

2. „fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer II (ACAS II)”: olyan fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer, amely a forgalmi tájékoztatások mellett vertikális elkerülési javaslatot is ad;
3. „elkerülési javaslat (RA) jelzése”: a repülőszemélyzetnek adott jelzés, amely egy, az összes veszélyforrástól való eltávolodást szolgáló manőver végrehajtására vagy az eltávolodás meglévő mértékének fenntartását szolgáló manőverkorlátozásra figyelmeztet;
4. „forgalmi tájékoztatás (TA) jelzése”: a repülőszemélyzetnek adott jelzés arról, hogy egy másik légi jármű közelsége potenciális veszélyt jelent.

3. cikk

Fedélzeti összeütközés-elhárító rendszer (ACAS)

- (1) Az e rendelet mellékletének I. szakaszában említett légi járműveket a mellékletben foglaltak szerint kell felszerelni és az ott szereplő szabályok és eljárások szerint kell üzemeltetni.
- (2) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a légi járműveknek a 216/2008/EK rendelet 1. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerinti üzemeltetése során teljesüljenek a mellékletben foglalt szabályok és eljárások, a szóban forgó cikkben rögzített feltételekkel.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. december 16-án.

a Bizottság részéről
az elnök

José Manuel BARROSO

4. cikk

A 3922/91/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ hatálya alá tartozó üzemeltetőkre vonatkozó különös előírások

- (1) A 3922/91/EGK tanácsi rendelet III. mellékletében szereplő OPS 1.668 és OPS 1.398 rendelkezéstől eltérve e rendelet mellékletének 3. cikkét alkalmazni kell a légi járműveknek az 1. cikk a) pontjában említett üzemeltetőire.
- (2) A 3922/91/EGK rendelet értelmében a légi járművek üzemeltetőire rótt, a berendezések jóváhagyását, üzembe helyezését vagy működtetését érintő egyéb kötelezettségeket továbbra is alkalmazni kell az ACAS II-re.

5. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.
- (2) A 3. és a 4. cikket 2012. március 1-jétől kell alkalmazni.
- (3) A (2) bekezdéstől eltérve a 2012. március 1-jét megelőzően kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott légi járművek esetében a 3. és a 4. cikket 2015. december 1-jétől kell alkalmazni.

⁽¹⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o.

MELLÉKLET

Fedélzeti összeütközés-elhárító rendszerek (ACAS) II

[Az ACAS-ra vonatkozó rész]

I. szakasz – ACAS II berendezések**AUR.ACAS.1005 Teljesítménykövetelmény**

1. Az alábbi turbinameghajtású légi járműveket a 7.1-es verziójú összeütközés-elhárító szoftverrel rendelkező ACAS II-vel kell felszerelni:
 - a) az 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű légi járművek; vagy
 - b) a több mint 19 utas szállítására jogosult légi járművek.
2. Az 1. pontban nem említett, de önkéntes alapon ACAS II-vel felszerelt légi járműveket a 7.1-es verziójú összeütközés-elhárító szoftverrel kell ellátni.
3. Az 1. pontot a pilóta nélküli légi jármű-rendszerekre nem kell alkalmazni.

2. szakasz – Műveletek**AUR.ACAS.2005 Az ACAS II használata**

1. A 3922/91/EGK rendelet III. mellékletében szereplő, a minimálisan szükséges berendezések listájában előírtak kivételével a repülés során az ACAS II-t olyan üzemmódban kell használni, amely lehetővé teszi, hogy a repülőszemélyzet számára elkerülési javaslatokat adjon, ha egy másik légi jármű indokolatlan közelségét észleli, kivéve, ha rendellenes eljárás vagy teljesítménykorlátozó feltételek miatt az elkerülési javaslatokat jelző üzemmód letiltásra kerül (és a rendszer kizárólag a forgalmi tájékoztatásokat vagy azokkal egyenértékű jelzéseket adó üzemmódban működik).
2. Ha az ACAS II elkerülési javaslatot tesz:
 - a) a repülést végző pilótának késedelem nélkül teljesítenie kell az elkerülési javaslatot, még akkor is, ha az ellentétes a légiforgalmi irányítás (ATC) utasításával, kivéve, ha mindez veszélyeztetné a légi jármű biztonságát;
 - b) a repülőszemélyzetnek – amint arra munkaterhelése lehetőséget nyújt –, értesítenie kell a megfelelő légiforgalmi irányítási egységet az aktuális légiforgalmi irányítási utasítástól vagy engedélytől való eltérést szükségessé tevő elkerülési javaslatról;
 - c) a veszélyhelyzet elhárítását követően a légi járműnek:
 - i. haladéktalanul vissza kell térnie az elfogadott légiforgalmi irányítási utasítás vagy engedély által szabott feltételekhez, és a manőverről értesítenie kell a légiforgalmi irányítást, vagy
 - ii. teljesítenie kell a kiadott módosított légiforgalmi irányítási engedélyt vagy utasítást.

AUR.ACAS.2010 ACAS II képzés

Az üzemeltetők az ACAS II-re vonatkozó üzemeltetési eljárásokat hoznak létre és képzési programokat indítanak annak érdekében, hogy a repülőszemélyzet megfelelően képzett legyen az összeütközések elhárításában és az ACAS II berendezés hozzáértő használatában.