

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1332/2011**(2011. gada 16. decembris),****ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz gaisa kuģa sadursmju novēršanu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK⁽¹⁾, un jo īpaši tās 8. panta 1. punktu, 8. panta 5. punktu un 9. panta 4. punktu,

tā kā:

- (1) Drošības prasības ir jāpiemēro tādu gaisa kuģu ekspluatantiem, kas reģistrēti dalībvalstī vai trešā valstī un ko ekspluatē Savienības gaisa pārvadātājs, kā arī tādu gaisa kuģu ekspluatantiem, kurus Savienībā izmanto trešās valsts ekspluatants.
- (2) Pēc vairākiem incidentiem gaisā, kuru dēļ pastāvēja sadursmes draudi, tādējādi pārkāpjot drošības robežas, tostarp nelaimes gadījumiem Jaizu (Japānā) 2001. gadā un Īberlingenē (Vācijā) 2002. gadā, pašreiz izmantotā gaisa kuģa sadursmes novēršanas sistēma ir jāatjaunina. Pētījumu rezultātā ir secināts, ka, izmantojot pašreizējo programmatūras sistēmu sadursmju novēršanai gaisā, sadursmes gaisā riska varbūtība ir $2,7 \times 10^{-8}$ uz vienu lidojuma stundu. Tāpēc tiek uzskatīts, ka pašreiz izmantotā ACAS II 7.0. versija var radīt nepieņemamu drošības apdraudējumu.
- (3) Lai gaisā nenotiktu to gaisa kuģu sadursmes, kuri lido gaisa telpā, uz kuru attiecas Regula (EK) Nr. 216/2008, ir jāievieš jauna gaisa kuģa sadursmes novēršanas sistēmas (ACAS II) programmatūras versija.
- (4) Lai garantētu augstākos iespējamus drošības standartus, gaisa kuģos, kuriem nav obligāta šī prasība – būt aprīkoti ar sadursmes novēršanas sistēmu –, bet kuri ar ACAS II tika aprīkoti pirms šīs regulas stāšanās spēkā, būtu jāuzstāda ACAS II ar jaunāko sadursmes novēršanas programmatūras versiju.
- (5) Lai izdotos sasniegt visus ieguvumus drošības jomā, kas saistīti ar šīs jaunās programmatūras ieviešanu, ar to

iespējami drīz ir jāaprīko visi gaisa kuģi. Tajā pašā laikā ir jāparedz pietiekami daudz laika, lai aeronavigācijas nozare varētu pielāgoties šai jaunajai regulai, ņemot vērā jaunā aprīkojuma pieejamību.

- (6) Aģentūra sagatavoja īstenošanas noteikumu projektu un to iesniedza kā atzinumu Komisijai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 19. panta 1. punktu.
- (7) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantu izveidotā Eiropas Aviācijas drošības aģentūras komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants**Priekšmets un darbības joma**

Ar šo regulu nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras gaisa kuģu sadursmju novēršanai, kuras jāievēro:

- a) gaisa kuģu ekspluatantiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, ielidojot vai lidojot Kopienā, vai izlidojot no tās, un
- b) gaisa kuģu ekspluatantiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā, veicot lidojumus gaisa telpā virs teritorijas, kurā piemēro Līgumu, kā arī jebkurā citā gaisa telpā, kur dalībvalstis piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 551/2004⁽²⁾.

2. pants**Definīcijas**

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS)" ir gaisa kuģa sistēma, kas balstīta uz sekundārās novērošanas radara (SSR) transpondera signāliem un kas strādā neatkarīgi no zemes aprīkojuma, lai pilotam sniegtu informāciju par iespējamu sadursmi ar tādu gaisa kuģi, kurš aprīkots ar SSR transponderiem;

⁽¹⁾ OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.⁽²⁾ OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

- 2) "gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma II (ACAS II)" ir sadursmju novēršanas sistēma, kas papildus satiksmes konsultatīvajai informācijai sniedz rekomendācijas attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes vertikālā plaknē;
- 3) "rekomendācija attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes (RA)" ir norādes gaisa kuģa apkalpei, iesakot veikt manevru ar mērķi nodrošināt atstatumu no visiem draudiem vai ierobežotu manevru, lai saglabātu esošo atstatumu;
- 4) "satiksmes konsultatīvā informācija (TA)" ir norādes gaisa kuģa apkalpei, ka kāds cits gaisa kuģis, kas atrodas tuvu, rada potenciālus draudus.

3. pants

Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS)

1. Šīs regulas pielikuma I iedaļā minētajām lidmašīnām ir jābūt aprīkotām un jātiek ekspluatētām saskaņā ar pielikumā minētajiem noteikumiem un procedūrām.
2. Dalībvalstis gādā par to, lai Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā minēto lidmašīnu ekspluatācija notiktu atbilstīgi pielikumā izklāstītajiem noteikumiem un procedūrām, ievērojot minētajā pantā izklāstītos nosacījumus.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 16. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs

José Manuel BARROSO

4. pants

Īpaši noteikumi, ko piemēro ekspluatantiem, uz kuriem attiecas Padomes Regula (EEK) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾

1. Atkāpjoties no Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikuma noteikumiem OPS 1.668 un OPS 1.398, šīs regulas 3. pantu un pielikumu piemēro 1. panta a) apakšpunktā minētajiem lidmašīnu ekspluatantiem.
2. Uz ACAS II joprojām turpina attiekties visi citi pienākumi, ko ar Regulu (EEK) Nr. 3922/91 nosaka gaisa pārvadātājiem attiecībā uz iekārtu apstiprinājumu, uzstādīšanu un ekspluatāciju.

5. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Regulas 3. un 4. pantu piemēro no 2012. gada 1. marta.
3. Atkāpjoties no 2. punkta, ciktāl tas attiecas uz gaisa kuģiem, kuru individuālais lidojumderīguma sertifikāts izdots pirms 2012. gada 1. marta, 3. un 4. panta noteikumus piemēro no 2015. gada 1. decembra.

⁽¹⁾ OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.

PIELIKUMS

Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēmas (ACAS) II

[Part-ACAS]

I iedaļa – ACAS II iekārtasAUR.ACAS.1005 **Raksturojumu prasības**

1. Ar ACAS II sadursmju novēršanas loģikas 7.1. versiju ir jābūt aprīkotām šādām turbīndzinēju lidmašīnām:
 - a) lidmašīnām, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5 700 kg, un
 - b) lidmašīnām, kurās drīkst pārvadāt vairāk nekā 19 pasažierus.
2. Gaisa kuģiem, kuri nav minēti 1. punktā, bet kuri ar ACAS II ir aprīkoti fakultatīvā kārtā, ir jābūt sadursmes novēršanas loģikas 7.1. versijai.
3. Bezpilota gaisa kuģu sistēmām 1. punktu nepiemēro.

II iedaļa – EksploatācijaAUR.ACAS.2005 **ACAS II izmantošana**

1. ACAS II izmanto lidojuma laikā, ar nosacījumu, ka Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikumā precizētajā obligāto iekārtu sarakstā (MEL) nav paredzēts citādi, tādā režīmā, kas ļauj dot RA norādes lidojuma apkalpei gadījumā, ja tiek konstatēta nepamatota pietuvošanās citam gaisa kuģim, ja vien RA norāžu režīma (izmantojot vienīgi satiksmes konsultatīvās informācijas (TA) norādi vai līdzvērtīgu norādi) bloķēšanu neizraisa kāda ārkārtas procedūra, vai ja tas nenotiek lidtehnisko raksturojumu ierobežojošu apstākļu dēļ.
2. Ja ACAS II dod RA norādi,
 - a) gaisa kuģi vadošais pilots nekavējoties ievēro AR norādē ietvertās rekomendācijas, pat ja tas nesaskan ar gaisa satiksmes vadības (ATC) instrukcijām un ja vien RA norāžu izpilde neapdraud gaisa kuģa drošību;
 - b) lidojuma apkalpe, tiklīdz to ļauj darba slodze, informē attiecīgo ATC struktūrvienību par jebkuru RA, kuras dēļ ir nepieciešama novirzīšanās no pašreizējām ATC instrukcijām vai atļaujas;
 - c) kad konflikts ir novērsts, gaisa kuģi:
 - i) nekavējoties atgriež pie apstiprinātajām sākotnējām ATC instrukcijām vai atļaujas, un ATC tiek informēta par veikto manevru; vai
 - ii) nodrošina atbilstību visām grozītām ATC atļaujām vai instrukcijām.

AUR.ACAS.2010 **ACAS II apmācība**

Ekspluatanti ievieš ACAS II eksploatācijas procedūras, kā arī apmācības programmas, lai lidojumu apkalpe būtu pienācīgi sagatavota attiecībā uz izvairīšanos no sadursmēm un lai tā būtu kompetenta izmantot ACAS II aprīkojumu.