

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, XXX

Σχέδιο

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) αριθ. .../2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της [...]

**για τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων και διαδικασιών λειτουργίας για τη χρήση του
εναέριου χώρου**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΣΧΕΔΙΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) αριθ. .../2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της [...]

για τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων και διαδικασιών λειτουργίας για τη χρήση του εναέριου χώρου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ⁽¹⁾ όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 όσον αφορά τα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, και για την κατάργηση της οδηγίας 2006/23/ΕΚ⁽²⁾ και συγκεκριμένα τα άρθρα 8, 8β και 9 αυτής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (στο εξής «ο Οργανισμός»), υποχρεούται να εγκρίνει τους απαραίτητους εκτελεστικούς κανόνες για την εφαρμογή κοινών γενικών απαιτήσεων λειτουργίας σε ολόκληρη την Ένωση.
- (2) Η πρόβλεψη για τον καθορισμό γενικών απαιτήσεων λειτουργίας εντός της Ένωσης πρέπει να υπάγεται σε όρους και περιορισμούς για λόγους ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 8β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (3) Η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίζει ότι τα μέτρα που θεσπίζονται για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ανταποκρίνονται στην

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51.

εξέλιξη της τεχνολογίας, στις βέλτιστες πρακτικές και στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο.

- (4) Κρίνεται αναγκαία η διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής των γενικών απαιτήσεων λειτουργίας από το σύνολο των χρηστών του εναέριου χώρου.
- (5) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση στο νέο ρυθμιστικό πλαίσιο του Οργανισμού, πρέπει να παρασχεθούν επαρκή χρονικά περιθώρια στον κλάδο της αεροναυτιλίας για να προσαρμοστεί στον νέο κανονισμό.
- (6) Η διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής των κοινών απαιτήσεων προϋποθέτει τη χρήση κοινών εξαρτημάτων, εξοπλισμού, συστατικών στοιχείων και διαδικασιών κατά την εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων και ο Οργανισμός πρέπει να αναπτύξει προδιαγραφές πιστοποίησης, αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και υλικό καθοδήγησης για να εξασφαλίσει την απαραίτητη ρυθμιστική ομοιομορφία.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη που εκδόθηκε από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 17 και το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, η οποία συγκροτήθηκε δυνάμει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1
Εφαρμοσιμότητα

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές απαιτήσεις και διαδικασίες για το σύνολο των χρηστών του εναέριου χώρου όπου ισχύει η Συνθήκη.

Άρθρο 2
Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εκτός από τους ορισμούς που καθορίζονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί.

α. Το «εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης» (ACAS) είναι ένα σύστημα του αεροσκάφους βασιζόμενο στα σήματα του πομπού του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), που λειτουργεί ανεξάρτητα από τον εξοπλισμό εδάφους, για να παρέχει συμβουλές στον κυβερνήτη του αεροσκάφους σχετικά με άλλα αεροσκάφη σε απόσταση δυνητικής σύγκρουσης, τα οποία είναι εφοδιασμένα με πομπό SSR.

β. Το «ACAS II» είναι ένα εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) που παρέχει συμβουλές επίλυσης εκτός των συμβουλών για την ύπαρξη κυκλοφορίας.

- γ. Η «συμβουλή επίλυσης» (RA) είναι η ένδειξη που παρέχεται στο πλήρωμα πτήσης, με την οποία συστήνεται:
- i. ένας ελιγμός διαχωρισμού από κίνδυνο, ή
 - ii. ένας περιορισμός ελιγμού προκειμένου να διατηρηθεί ο υφιστάμενος διαχωρισμός από κίνδυνο.

δ. Η «συμβουλή για την ύπαρξη κυκλοφορίας» (TA) είναι η ένδειξη που παρέχεται στο πλήρωμα πτήσης για πιθανό κίνδυνο λόγω εγγύτητας με άλλο αεροσκάφος.

Άρθρο 3

Χρήση του εναέριου χώρου

Οι χρήστες του εναέριου χώρου που καθορίζονται στο άρθρο 1 συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 1.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

1. Ο παρών κανονισμός θα τεθεί σε ισχύ την 1^η Μαρτίου 2012.
2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, για τα αεροσκάφη που διαθέτουν ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδοθέν πριν από την 1^η Μαρτίου 2010, οι διατάξεις των παραγράφων AUR.ACAS.100 α) και β) του παραρτήματος 1 θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Δεκεμβρίου 2015.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΜΕΡΟΣ-AUR

ΥΠΟΤΜΗΜΑ ACAS — Εναέρια συστήματα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS) II

Τμήμα I — Γενικές Απαιτήσεις

AUR.ACAS.1005 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Το παρόν υποτμήμα καθορίζει τις συγκεκριμένες απαιτήσεις για τον εξοπλισμό με το σύστημα ACAS II που πρέπει να πληρούν όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης οι οποίοι εκτελούν πτήσεις εντός του εναέριου χώρου πάνω από το έδαφος όπου ισχύει η Συνθήκη.

Τμήμα II — Εξοπλισμός

AUR.ACAS.2005 Απαίτηση επιδόσεων

- α) Όλα τα αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρα:
1. με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης άνω των 5.700 kg, ή
 2. που διαθέτουν άδεια μεταφοράς άνω των 19 επιβατών,
- εξοπλίζονται με το σύστημα ACAS II με έκδοση 7.1 συστήματος αποφυγής σύγκρουσης.
- β) Τα αεροσκάφη που δεν αναφέρονται στην παράγραφο α), αλλ' ωστόσο εξοπλίζονται με το σύστημα ACAS II, εφοδιάζονται με την έκδοση 7.1.
- γ) Τα αεροσκάφη που δεν αναφέρονται στην παράγραφο α), αλλ' ωστόσο εξοπλίζονται με το σύστημα ACAS II, εφοδιάζονται με την έκδοση 7.1.
- δ) Η παράγραφος α) δεν ισχύει για τα συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Τμήμα III — Λειτουργίες

AUR.ACAS.3005 Χρησιμοποίηση του ACAS II

- α) Το ACAS II χρησιμοποιείται κατά την πτήση κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατή η δημιουργία συμβουλών επίλυσης (RA) για το πλήρωμα πτήσης όταν ανιχνεύεται αδικαιολόγητη εγγύτητα με άλλο αεροσκάφος, εκτός εάν καταστεί απαραίτητη η αναστολή του τρόπου λειτουργίας RA (με αποκλειστική χρήση

β) Κατά τη δημιουργία RA από το ACAS II

1. ο χειριστής συμμορφώνεται αμέσως προς τις ενδείξεις RA, ακόμη και εάν αυτές αντίκεινται στις οδηγίες του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εκτός εάν με τον τρόπο αυτό θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους,
2. μόλις ο φόρτος εργασίας το επιτρέψει, το πλήρωμα πτήσης ειδοποιεί την αρμόδια μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για οποιαδήποτε RA απαιτεί παρέκκλιση από τις ισχύουσες οδηγίες ή την άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας,
3. μετά την επίλυση της διαφοράς, το αεροσκάφος:
 - (i) επιστρέφει άμεσα στους όρους των αναγνωρισμένων οδηγιών ή της άδειας του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος ενημερώνεται σχετικά με τον ελιγμό, ή
 - (ii) συμμορφώνεται με κάθε τροποποιημένη άδεια ή οδηγία που εκδίδεται από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

AUR.ACAS.3010 Εκπαίδευση στο ACAS II

Οι φορείς εκμετάλλευσης καθιερώνουν διαδικασίες λειτουργίας για το ACAS II και εφαρμόζονται προγράμματα κατάρτισης ώστε να εξασφαλίζεται ότι το πλήρωμα πτήσης είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο στην αποφυγή συγκρούσεων και ικανό να χρησιμοποιεί τον εξοπλισμό ACAS II.
