

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia [...] r.

Projekt

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR .../2010

z dnia [...]

**ustanawiające wspólne wymagania dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej oraz
procedury operacyjne**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) Nr .../2010

z dnia [...]

ustanawiające wspólne wymagania dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej oraz procedury operacyjne

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾ zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej uchylającym dyrektywę 2006/23/WE⁽²⁾, w szczególności jego art. 8, 8b i 9,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja ma obowiązek przyjąć przy wsparciu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”) niezbędne przepisy wykonawcze do wspólnych ogólnych wymagań operacyjnych w całej Unii Europejskiej.
- (2) Zapewnienie ogólnych wymagań operacyjnych w Unii Europejskiej powinno podlegać warunkom i ograniczeniom związanym z bezpieczeństwem zgodnie z art. 8b rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (3) Przyjmując środki w celu wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 216/2008, Komisja musi zadbać, by odzwierciedlały one aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki oraz postęp naukowy i techniczny.
- (4) Konieczne jest zapewnienie jednolitego zastosowania ogólnych wymagań operacyjnych przez wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51.

- (5) Aby zapewnić sprawne przejście Agencji do nowych ram regulacyjnych konieczne jest zapewnienie przemysłowi lotniczemu wystarczającej ilości czasu, by mógł dostosować się do nowego rozporządzenia.
- (6) Do osiągnięcia jednolitego zastosowania wspólnych wymagań konieczne jest wykorzystywanie wspólnych części, urządzeń, elementów składowych i procedur przy stosowaniu tych wymagań; Agencja powinna opracować specyfikacje certyfikacyjne, akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i wskazówki ułatwiające zapewnianie niezbędnej jednolitości regulacyjnej.
- (7) Podstawą środków przewidzianych niniejszym rozporządzeniem jest opinia wydana przez Agencję zgodnie z art. 17 i 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Zastosowanie

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymagania i procedury dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, do których ma zastosowanie Traktat.

Artykuł 2
Definicje

1. Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje, uzupełniające definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008:
 - a) „Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)” oznacza system statku powietrznego wykorzystujący sygnały transpondera radaru wtórnego (SSR), działający niezależnie od wyposażenia naziemnego i informujący pilota o statkach powietrznych przemieszczających się po potencjalnie kolizyjnej trajektorii, wyposażonych w transpondery SSR;
 - b) „ACAS II” oznacza ACAS zapewniający, obok ostrzeżeń ruchowych, wskazanie zalecanego manewru w płaszczyźnie pionowej dla uniknięcia kolizji;
 - c) „Sygnalizacja RA” oznacza wskazanie dla załogi lotniczej zalecające:
 - (i) manewr mający zapewnić separowanie od zagrożeń; lub
 - (ii) ograniczenie manewru mające utrzymać istniejącą separację;
 - d) „Ostrzeżenie ruchowe TA” oznacza wskazanie dla załogi lotniczej, że bliskość innego statku powietrznego stanowi potencjalne zagrożenie.

Artykuł 3
Użytkowanie przestrzeni powietrznej

Użytkownicy przestrzeni powietrznej zdefiniowani w art. 1 mają obowiązek przestrzegania wymagań zawartych w załączniku I.

Artykuł 4
Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 2012 r.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 w przypadku statków powietrznych, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano przed 1 marca 2012 r., przepisy pkt AUR.ACAS.100 lit. a) i b) mają zastosowanie dopiero od dnia 1 grudnia 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Komisji
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK 1

CZEŚĆ-AUR

PODCZEŚĆ ACAS — Pokładowe systemy zapobiegania kolizjom (ACAS) II

Sekcja I — Wymagania ogólne

AUR.ACAS.1005 ZAKRES

Niniejsza podczęść zawiera konkretne wymagania dotyczące posiadania urządzeń ACAS II, które muszą być spełnione przez wszystkich operatorów prowadzących działalność polegającą na wykonywaniu lotów na terytorium, do którego ma zastosowanie Traktat.

Sekcja II – Sprzęt

AUR.ACAS.2005 Wymaganie dotyczące osiąarów

- a) Wszystkie samoloty z napędem turbinowym:
 - 1. których maksymalna certyfikowana masa startowa przekracza 5700 kg, lub
 - 2. dopuszczone do przewozu ponad 19 pasażerów,są wyposażone w wersję 7.1 oprogramowania pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II;
- b) Statki powietrzne niewymienione w lit. a), wyposażone w ACAS II, posiadają oprogramowanie zapobiegające kolizjom w wersji 7.1;
- c) Statki powietrzne niewymienione w lit. a), wyposażone w ACAS II, posiadają oprogramowanie zapobiegające kolizjom w wersji 7.1;
- d) postanowienia zawarte w lit. a) nie mają zastosowania do bezzałogowych statków powietrznych.

Sekcja III – Operacje

AUR.ACAS.3005 Wykorzystanie ACAS II

- a) ACAS II jest wykorzystywany w trakcie lotu w trybie umożliwiającym wskazanie RA załodze lotniczej w przypadku wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego samolotu, chyba że na skutek procedury odbiegającej od normy lub warunków ograniczających osiągi zachodzi konieczność zablokowania trybu RA (przy wyłącznym korzystaniu z sygnalizacji TA lub równoważnej).

b) Kiedy ACAS II wydaje RA

1. pilot natychmiast dostosowuje się do wskazań RA, nawet jeśli są one sprzeczne z instrukcją kontroli ruchu lotniczego (ATC), chyba że taki manewr zagroziłby bezpieczeństwu statku powietrznego;
2. jeśli tylko pozwala na to obciążenie pracą załogi lotniczej pilot zawiadamia odpowiednią jednostkę ATC o wszelkich wskazaniach RA wymagających odstąpienia od bieżącego polecenia lub zezwolenia ATC;
3. z chwilą ustąpienia sytuacji kolizyjnej statek powietrzny:
 - (i) sprowadzany jest niezwłocznie do warunków przyjętego polecenia lub zezwolenia ATC i ATC zostaje powiadomione o tym manewrze, lub
 - (ii) realizuje każde zmienione zezwolenie lub polecenie ATC.

AUR.ACAS.3010 Szkolenie w zakresie ACAS II

Operatorzy przygotowują procedury operacyjne ACAS II, a programy szkoleniowe są opracowywane w taki sposób, by załoga lotnicza została odpowiednio przeszkolona w zakresie unikania kolizji i potrafiła korzystać ze urządzeń ACAS II.
