

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2016/583****z dnia 15 kwietnia 2016 r.****zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 8 ust. 5 oraz art. 9 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011<sup>(2)</sup> nakłada wymóg, aby samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) powyżej 5 700 kg lub dopuszczone do przewozu ponad 19 pasażerów, były wyposażone w nową wersję 7.1 oprogramowania systemu zapobiegania kolizjom (ACAS II), aby zapobiec kolizjom w powietrzu. Wymóg ten odnosi się również do operatorów niektórych statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim.
- (2) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011 wymaga się również od unijnych przewoźników lotniczych, którzy podlegają przepisom rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91<sup>(3)</sup>, aby w swoich statkach powietrznych zainstalowali nową wersję 7.1 oprogramowania ACAS II. Przepis ten jest jednak nieaktualny, ponieważ rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 nie ma już zastosowania do tych operatorów, gdyż jego załącznik III został skreślony. Do tych operatorów ma obecnie zastosowanie rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(4)</sup>, które zawiera niezbędne przepisy w tym zakresie. Należy zatem skreślić nieaktualny przepis w rozporządzeniu (UE) nr 1332/2011.
- (3) Rozporządzenie (UE) nr 1332/2011 zawiera przepisy dotyczące procedur operacyjnych mających zastosowanie w sytuacjach, gdy ACAS II wydaje załodze lotniczej wskazówki zalecające wykonanie manewru w celu zapewnienia odseparowania statku powietrznego od wszystkich zagrożeń lub utrzymania istniejącej separacji (Resolution Advisory). Ponieważ zasady te są kluczowe zarówno dla pilotów, jak i dla kontrolerów, w szczególności w odniesieniu do interakcji między nimi, w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012<sup>(5)</sup> zostały one lepiej uwzględnione. W związku z tym należy skreślić przepisy dotyczące takich procedur operacyjnych ustanowione w rozporządzeniu (UE) nr 1332/2011.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1332/2011.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są oparte na opinii<sup>(6)</sup> wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

<sup>(6)</sup> Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 04/2014 z dnia 16 grudnia 2014 r. dotycząca zmiany rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (SERA część C).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

W rozporządzeniu (UE) nr 1332/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się art. 4;
- 2) art. 5 ust. 2 i 3 otrzymuje brzmienie:
  - „2. Art. 3 stosuje się od dnia 1 marca 2012 r.
  3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2, w przypadku statków powietrznych posiadających indywidualny certyfikat zdatości do lotu wydany przed dniem 1 marca 2012 r., przepisy art. 3 stosuje się od dnia 1 grudnia 2015 r.”;
- 3) załącznik zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 25 sierpnia 2016 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 15 kwietnia 2016 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

### **Pokładowe systemy zapobiegania kolizjom (ACAS) II**

(Część-ACAS)

#### **AUR.ACAS. 1005 Wymagania dotyczące osiąarów**

1. Następujące samoloty z napędem turbinowym muszą być wyposażone w wersję 7.1 oprogramowania pokładowego systemu zapobiegania kolizjom ACAS II:
  - a) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg;
  - b) samoloty dopuszczone do przewozu ponad 19 pasażerów.
2. Statki powietrzne niewymienione w pkt 1, które zostaną jednak wyposażone w ACAS II na zasadzie dobrowolności, muszą posiadać wersję 7.1 oprogramowania pokładowego systemu zapobiegania kolizjom.
3. Punkt 1 nie ma zastosowania do bezzałogowych systemów powietrznych.

#### **Szkolenie AUR.ACAS.1010 ACAS II**

Operatorzy ustanawiają procedury operacyjne ACAS II, a programy szkoleniowe są tak opracowywane, aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.”.

---