

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 1332/2011**2017/EØS/51/78****av 16. desember 2011****om fastsettelse av felles krav til bruk av luftrommet og driftsprosedyrer for å avverge kollisjoner i luften(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 8 nr. 1, artikkel 8 nr. 5 og artikkel 9 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det bør innføres sikkerhetskrav for operatører av luftfartøyer som er registrert i en medlemsstat, eller som er registrert i en tredjestat og brukes av en EU-operatør, samt for operatører av luftfartøyer som brukes av en tredjestatsoperatør innenfor Unionen.
- 2) Etter en serie nestenulykker i luften, der sikkerhetsmarginene ble overskredet, herunder ulykker i Yaizu (Japan) i 2001 og i Überlingen (Tyskland) i 2002, bør det nåværende flybårne antikollisjonssystemets programvare oppgraderes. I undersøkelsene ble det konkludert med at det nåværende antikollisjonssystemets programvare gir en sannsynlighet for nestenulykker på $2,7 \times 10^{-8}$ cf per flyetime. Derfor anses den nåværende ACAS II-versjon 7.0 å være en uakseptabel sikkerhetsrisiko.
- 3) Det er nødvendig å innføre en ny programvareversjon for det flybårne antikollisjonssystemet (ACAS II) for å unngå kollisjon i luften for alle luftfartøyer som flyr i luftrommet omfattet av forordning (EF) nr. 216/2008.
- 4) For å sikre høyest mulige sikkerhetsstandarder bør luftfartøyer som ikke omfattes av virkeområdet for obligatoriske utstyrskrav, men som ble utstyrt med ACAS II før denne forordnings ikrafttredelse, installere ACAS II med den siste versjonen av antikollisjonssystemets programvare.
- 5) For å sikre at sikkerhetsfordelene knyttet til den nye programvareversjonen oppnås, må alle luftfartøyer utstyres med den så snart som praktisk mulig. Det er

imidlertid nødvendig å fastsette en realistisk tidsfrist for å gi luftfartsindustrien mulighet til å tilpasse seg denne nye forordningen, idet det tas hensyn til at det nye utstyret skal være tilgjengelig.

- 6) Byrådet har utarbeidet et utkast til gjennomføringsregler og framlagt dem i form av en uttalelse for Kommisjonen i samsvar med artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- 7) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for Det europeiske flysikkerhetsbyrå nedsatt ved artikkel 65 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

*Artikkel 1***Formål og virkeområde**

Denne forordning fastsetter felles krav til bruk av luftrommet og driftsprosedyrer for flybåret antikollisjonssystem som skal oppfylles av

- a) luftfartøyoperatører nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) i forordning (EF) nr. 216/2008 som foretar flyginger inn i, innenfor eller ut av Unionen; og
- b) luftfartøyoperatører nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) i forordning (EF) nr. 216/2008 som foretar flyginger innenfor luftrommet over det territorium der traktaten får anvendelse samt ethvert annet luftrom der medlemsstatene anvender europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004⁽²⁾.

*Artikkel 2***Definisjoner**

I denne forordning menes med

- 1) «flybåret antikollisjonssystem (ACAS)» et luftfartøysystem som er basert på transpondersignaler fra sekundær overvåkingsradar (SSR), og som uavhengig av bakkebasert utstyr gir informasjon til flygeren om mulig konflikt mellom luftfartøyer som er utstyrt med SSR-transpondere,

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 336 av 20.12.2011, s. 20, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 91/2013 av 3. mai 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 61 av 31.10.2013, s. 65.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20.

- 2) «flybåret antikollisjonssystem II (ACAS II)» et flybåret antikollisjonssystem som i tillegg til trafikkinformasjon gir instruks om vertikale manøvrer,
- 3) «instruks om manøver (RA)» en melding som gis til flygebesetningen med råd om en manøver som skal holde luftfartøyet på avstand fra alle trusler eller skal hindre en manøver og dermed opprettholde eksisterende avstand,
- 4) «trafikkinformasjon (TA)» en melding som gis til flygebesetningen om at nærheten til et annet luftfartøy er en mulig trussel.

Artikkel 3

Flybåret antikollisjonssystem (ACAS)

1. Flyene nevnt i avsnitt I i vedlegget til denne forordning skal utstyres og drives etter reglene og prosedyrene angitt i vedlegget.
2. Medlemsstatene skal sikre at drift av fly omhandlet i artikkel 1 nr. 2 bokstav a) i forordning (EF) nr. 216/2008 oppfyller reglene og prosedyrene angitt i vedlegget i samsvar med vilkårene omhandlet i nevnte artikkel.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 16. desember 2011.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

Artikkel 4

Særlige bestemmelser som får anvendelse på operatører i henhold til rådsforordning (EØF) nr. 3922/91⁽¹⁾

1. Som unntak fra bestemmelse OPS 1.668 og OPS 1.398 i vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91, skal artikkel 3 og vedlegget til denne forordning gjelde for luftfartøyoperatører omhandlet i artikkel 1 bokstav a).
2. Alle andre forpliktelser som pålegges luftfartøyoperatører ved forordning (EØF) nr. 3922/91 når det gjelder godkjenning, installasjon eller drift av utstyr, får fortsatt anvendelse på ACAS II.

Artikkel 5

Ikrafttredelse og anvendelse

1. Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
2. Artikkel 3 og 4 får anvendelse fra 1. mars 2012.
3. Som unntak fra nr. 2 får bestemmelsene i artikkel 3 og 4 anvendelse fra og med 1. desember 2015 på luftfartøyer med et individuelt luftdyktighetsbevis utstedt før 1. mars 2012.

⁽¹⁾ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

VEDLEGG

Flybåret antikollisjonssystem (ACAS) II*(Del-ACAS)***Avsnitt I —ACAS II-utstyr****AUR.ACAS.1005 Ytelseskrav**

1. Følgende turbindrevne fly skal være utstyrt med antikollisjonsprogramvare versjon 7.1 for ACAS II:
 - a) fly med største tillatte startmasse på over 5 700 kg, eller
 - b) fly godkjent for transport av flere enn 19 passasjerer.
2. Luftfartøyer som ikke er omhandlet i nr. 1, men som kommer til å bli utstyrt med ACAS II på frivillig basis, skal ha antikollisjonsprogramvare versjon 7.1.
3. Nr. 1 skal ikke gjelde for ubemannede luftfartøysystemer.

Avsnitt II —Drift**AUR.ACAS.2005 Bruk av ACAS II**

1. Dersom ikke annet framgår av minsteutstyrlisten i henhold til vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91, skal ACAS II brukes under flyging på en slik måte at det er mulig å sende instruks om manøver (RA) til flygebesetningen når det oppdages at avstanden til et annet luftfartøy er uakseptabel, med mindre det er nødvendig å sperre for RA (og bare bruke TA eller tilsvarende) som følge av en unormal prosedyre eller ytelsesbegrensende forhold.
2. Når ACAS II viser en instruks om manøver
 - a) skal flygeren straks følge instruksjonen om manøver selv om dette strider mot en instruks fra flygekontrollen (ATC), med mindre manøveren vil bringe luftfartøyet sikkerhet i fare,
 - b) skal flygebesetningen, så snart arbeidsbelastningen tillater det, underrette den aktuelle ATC-enheten om en eventuell instruks om manøver som krever avvik fra gjeldende ATC-instruks eller -klarering,
 - c) skal luftfartøyet når konflikten er løst
 - i) igjen straks oppfylle vilkårene i den godkjente ATC- instruksjonen eller -klareringen og ATC underrettes om manøveren; eller
 - ii) oppfylle en eventuelt endret ATC-klarering eller -instruks som er blitt utstedt.

AUR.ACAS.2010 ACAS II-opplæring

Operatørene skal opprette driftsrutiner og opplæringsprogrammer for ACAS II slik at flygebesetningen får tilstrekkelig opplæring i å avverge kollisjoner og kompetanse til å bruke ACAS II-utstyr.
