Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/583 z dnia 15 kwietnia 2016 r.	L 101	7	16.4.2016

▼B

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu obowiązujące:

a) operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wykonujących loty do, na terytorium i z Unii; oraz

b) operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wykonujących loty w przestrzeni powietrznej nad terytorium, do którego zastosowanie ma Traktat, a także w innej przestrzeni powietrznej, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)” oznacza system statku powietrznego wykorzystujący sygnały transpondera radaru wtórnego (SSR), działający niezależnie od sprzętu naziemnego, informujący pilota o statkach powietrznych przemieszczających się po potencjalnie kolizyjnej trajektorii, wyposażonych w transpondery SSR;

2) „pokładowy system zapobiegania kolizjom II (ACAS II)” oznacza pokładowy system zapobiegania kolizjom zapewniający, obok ostrzeżeń ruchowych, wskazanie zalecanego manewru w płaszczyźnie pionowej;

3) „wskazanie zalecanego manewru (RA)” oznacza wskazanie dla załogi lotniczej zalecające manewr mający zapewnić separowanie od zagrożeń lub ograniczenie manewru mające utrzymać istniejącą separację;

4) „ostrzeżenie ruchowe (TA)” oznacza wskazanie dla załogi lotniczej o bliskości innego statku powietrznego stanowiącego potencjalne zagrożenie.

Artykuł 3

Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

1. Samoloty, o których mowa w sekcji I załącznika do niniejszego rozporządzenia, muszą być wyposażone i eksploatowane zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w załączniku.

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

▼B

2. Państwa członkowskie zapewniają eksploatację samolotów, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, zgodną z zasadami i procedurami określonymi w załączniku na warunkach podanych we wspomnianym artykule.

▼M1

▼B

Artykuł 5

Wejście w życie i stosowanie

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

▼M1

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 zdatności do lotu wydany przed dniem 1 marca 2012 r., przepisy art. 3 stosuje się od dnia 1 grudnia 2015 r.

▼B

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

▼M1

ZAŁĄCZNIK

Pokładowe systemy zapobiegania kolizjom (ACAS) II

(Część-ACAS)

AUR.ACAS. 1005 Wymagania dotyczące osiągów

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.