

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/2338

z dnia 11 grudnia 2015 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań dotyczących rejestratorów parametrów lotu, urządzeń umożliwiających lokalizację pod wodą i systemów śledzenia pozycji statku powietrznego

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⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Eksploatacja statków powietrznych musi spełniać zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja powinna przyjąć niezbędne przepisy wykonawcze dotyczące ustanowienia warunków bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych.
- (2) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (*cockpit voice recorder*, CVR) ma na celu wspieranie badania zdarzenia lotniczego prowadzonego przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w razie wypadku lub incydentu. Odpowiednie zabezpieczenia chroniące przed ujawnieniem zapisów z CVR w sytuacji, gdy wszczęto badanie zdarzenia lotniczego zostały określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010⁽²⁾. Wraz z wprowadzeniem systemu zarządzania bezpieczeństwem uznaje się, że CVR mógłby być wykorzystywany poza kontekstem badania zdarzenia lotniczego w celu utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa. Należy zatem zmienić rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012⁽³⁾ w celu wzmocnienia warunków mających na celu skuteczne zapobieganie niewłaściwemu wykorzystaniu i ujawnianiu zapisów z CVR.
- (3) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przedstawiła szereg propozycji ulepszeń obecnych wymagań pod kątem bezpieczeństwa w celu poprawy ogólnej skuteczności rejestratorów parametrów lotu oraz ułatwienia odnalezienia statku powietrznego i rejestratorów parametrów lotu po wypadku na wodzie. Ulepszenia te obejmują zaprzestanie stosowania przestarzałych technologii zapisu, takich jak taśma magnetyczna lub drut magnetyczny, wydłużenie minimalnego czasu nagrywania CVR, a także wydłużenie czasu transmisji urządzenia umożliwiającego zlokalizowanie rejestratora pod wodą i posiadanie na pokładzie urządzenia umożliwiającego lokalizację pod wodą o bardzo dużym zasięgu wykrywania przez samoloty wykonujące loty dalekodystansowe nad wodą. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w celu uwzględnienia tych ulepszeń w zakresie bezpieczeństwa.
- (4) Konieczne jest uwzględnienie zaginięcia lotu MH370 w dniu 8 marca 2014 r. oraz zaleceń wydanych podczas multidyscyplinarnego posiedzenia ICAO na temat globalnego systemu śledzenia lotów w dniach 12 i 13 maja 2014 r. Lokalizacja statków powietrznych wykorzystywanych w transporcie publicznym powinna być znana przez cały czas, nawet w obszarach oddalonych, aby ułatwić odnalezienie statku powietrznego w przypadku nietypowego zachowania, sytuacji awaryjnej lub wypadku. W miarę możliwości urządzenia do śledzenia pozycji statku powietrznego powinny być odporne na utratę normalnego zasilania elektrycznego na pokładzie i nie powinno być możliwe ich wyłączenie podczas lotu. W związku z powyższym rozporządzenie (UE) nr 965/2012

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 13.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

⁽³⁾ 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).

należy zmienić w celu włączenia dodatkowych wymagań odnoszących się do środków śledzenia pozycji statku powietrznego na całym świecie, w tym nad oceanami i obszarami oddalonymi.

- (5) Zgodnie z propozycją panelu ds. rejestratora parametrów lotu (FLIRECP) ICAO, w odniesieniu do posiadania na pokładzie CVR o wydłużonym czasie nagrywania w dużych samolotach, należy przewidzieć wprowadzenie CVR o czasie nagrania wynoszącym 25 godzin na pokładzie statków powietrznych wyprodukowanych po dniu 1 stycznia 2021 r. o certyfikowanej maksymalnej masie startowej większej niż 27 000 kg.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu odnoszą się do 13 zaleceń dotyczących bezpieczeństwa przedstawionych przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych⁽¹⁾ i mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa poprzez ułatwienie odzyskiwania informacji do celów badania zdarzeń w europejskim lotnictwie cywilnym oraz poprawy efektywności i obsługi rejestratorów parametrów lotu, jak również lokalizowania statków powietrznych po wypadku na wodzie.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 01/2014⁽²⁾ wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku I (definicje), załączniku IV (część CAT), załączniku VI (część NCC) i załączniku VIII (część SPO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 11 grudnia 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

⁽¹⁾ Odniesienia EASA do 13 zaleceń dotyczących bezpieczeństwa: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 i FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ Opinia EASA nr 01/2014 z dnia 5 maja 2014 r. dotycząca zmiany wymagań dotyczących rejestratorów parametrów lotu i urządzeń umożliwiających lokalizację pod wodą.

ZAŁĄCZNIK

1. W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodaje się punkty w brzmieniu:

- „8a) »Śledzenie pozycji statku powietrznego« oznacza naziemny proces, który prowadzi i aktualizuje, w standardowych przedziałach czasowych, rejestr czterowymiarowej lokalizacji poszczególnych statków powietrznych podczas lotu;
- 8b) »System śledzenia pozycji statku powietrznego« oznacza system wykorzystujący technikę śledzenia pozycji statku powietrznego podczas lotu w celu wykrycia nietypowego zachowania podczas lotu i zgłoszenia takiego zachowania.”.

2. W załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

a) CAT.GEN.MPA.105 lit. a) ppkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) dopilnowuje, aby:

- (i) rejestratory parametrów lotu nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu;
- (ii) w przypadku wystąpienia zdarzenia innego niż wypadek lub poważny incydent, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.160 lit. a), zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte; oraz
- (iii) w razie wypadku lub poważnego incydentu, lub jeżeli przechowywaniem zapisów rejestratorów parametrów lotu zarządza organ prowadzący dochodzenie:
- A) zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte;
- B) rejestratory parametrów lotu zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz
- C) podjęto środki ostrożności w celu zachowania zapisów z rejestratorów parametrów lotu przed opuszczeniem kabiny załogi lotniczej.”;

b) w CAT.GEN.MPA.195 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.MPA.195 Postępowanie z zapisami rejestratorów parametrów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie”;

(ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy przez okres 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.”;

(iii) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Nie naruszając przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 (*):

1) z wyjątkiem zapewnienia sprawności CVR, zapisy CVR nie mogą być ujawnione lub użyte chyba że:

(i) wprowadzono procedurę dotyczącą postępowania z zapisami CVR i ich zapisem pisemnym;

(ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego uprzednio wyrazili na to zgodę; oraz

(iii) będą one wykorzystywane wyłącznie do utrzymania lub poprawy poziomu bezpieczeństwa.

1a) W przypadku kontroli zapisu CVR w celu zapewnienia sprawności CVR, operator zapewnia prywatność zapisu CVR, a zapis ten nie może zostać ujawniony ani wykorzystany do celów innych niż zapewnienie sprawności CVR.

- 2) zapisy FDR lub zapisy łączy transmisji danych są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli zapisy te są:
 - (i) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą techniczną; lub
 - (ii) pozbawione elementów identyfikacyjnych; lub
 - (iii) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).”;

c) dodaje się pkt CAT.GEN.MPA.205 w brzmieniu:

„CAT.GEN.MPA.205 System śledzenia pozycji statku powietrznego – samoloty

- a) Najpóźniej do dnia 16 grudnia 2018 r. operator ustanawia i utrzymuje, jako część systemu sprawowania kontroli operacyjnej nad lotami, system śledzenia pozycji statku powietrznego, obejmujący loty kwalifikujące się do lit. b), wykonywane następującymi samolotami:
 - 1) samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne świadectwo zdolności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy przed dniem 16 grudnia 2018 r., wyposażone w urządzenie będące w stanie podać ich lokalizację oprócz transpondera wtórnego radaru dozorowania;
 - 2) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 16 grudnia 2018 r.; oraz
 - 3) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 16 grudnia 2018 r.
- b) Loty są monitorowane przez operatora od startu do lądowania, z wyjątkiem sytuacji, gdy planowana trasa oraz planowane odchylenia są w pełni uwzględnione w blokach przestrzeni powietrznej, gdzie:
 - 1) zwykle świadczona jest usługa kontroli radarowej ATS wspierana przez systemy kontroli radarowej ATC wskazujące pozycję statku powietrznego w odpowiednich odstępach czasu; oraz
 - 2) operator dostarczał właściwym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej niezbędne dane kontaktowe.”;

d) dodaje się pkt CAT.GEN.MPA.210 w brzmieniu:

„CAT.GEN.MPA.210 Pozycja statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia – samoloty

Następujące samoloty są wyposażone w wytrzymałe i automatyczne urządzenie umożliwiające dokładne określenie, w razie wypadku, w którym samolot został poważnie uszkodzony, położenia punktu zakończenia lotu:

- 1) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2021 r.; oraz
- 2) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2021 r.”;

e) CAT.IDE.A.185 lit. b)–h) otrzymują brzmienie:

„b) Do dnia 31 grudnia 2018 r. CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

- 1) ostatnich 2 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 1), dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r.;
- 2) ostatnich 30 minut, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 1), dla których indywidualne CofA wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 r.; lub

- 3) ostatnich 30 minut, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 2).
- c) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:
- 1) ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2021 r.; lub
 - 2) ostatnich 2 godzin we wszystkich pozostałych przypadkach.
- d) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. CVR dokonuje zapisu na nośnikach innych niż taśma magnetyczna lub drut magnetyczny.
- e) CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:
- 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;
 - 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem:
 - (i) w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA po raz pierwszy wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r., dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego i mikrofonu umieszczonego w masce;
 - (ii) w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 2, dla których indywidualne CofA po raz pierwszy wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 r., dźwięków przekazywanych z każdego mikrofonu pałkowego i mikrofonu umieszczonego w masce, w miarę możliwości;
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.
- f) CVR rozpoczyna zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu. Ponadto w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r., CVR automatycznie rozpoczyna zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- g) Oprócz wymagań określonych w lit. f), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu, w przypadku:
- 1) samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 1, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r.; lub
 - 2) samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 2.
- h) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2018 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;
- f) CAT.IDE.A.190 lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2018 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;
- g) CAT.IDE.A.195 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2018 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

h) w CAT.IDE.A.280 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Samoloty o MOPSC większej niż 19 są wyposażane co najmniej w:

- 1) dwa ELT, z których jeden jest automatyczny, lub jeden ELT i jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub
- 2) jeden automatyczny ELT lub dwa ELT dowolnego typu lub jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.”;

(ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Samoloty o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej są wyposażane co najmniej w:

- 1) jeden automatyczny ELT lub jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub
- 2) jeden ELT dowolnego typu lub jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.”;

i) w CAT.IDE.A.285 dodaje się literę w brzmieniu:

„f) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg i MOPSC większej niż 19 oraz wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg muszą być wyposażone w bezpiecznie przymocowane urządzenie umożliwiające lokalizację pod wodą działające w częstotliwości 8,8 kHz \pm 1 kHz, chyba że:

- 1) samolot jest eksploatowany na trasach, na których w żadnym momencie nie znajduje się dalej niż 180 mil morskich od brzegu; lub
- 2) samolot jest wyposażony w wytrzymałe i automatyczne urządzenie umożliwiające dokładne określenie, w razie wypadku, w którym samolot został poważnie uszkodzony, położenia punktu zakończenia lotu.”;

j) CAT.IDE.H.185 lit. c)–f) otrzymują brzmienie:

„c) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. CVR dokonuje zapisu na nośnikach innych niż taśma magnetyczna lub drut magnetyczny.

d) CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:

- 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;
- 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
- 3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem:

- (i) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r., sygnałów dźwiękowych przekazywanych z mikrofonu każdego członka załogi;
- (ii) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999 r., sygnałów dźwiękowych z mikrofonu każdego członka załogi, w miarę możliwości;

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.

e) CVR rozpoczyna zapis, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

- f) Oprócz wymagania określonego w lit. e), w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) ppkt 2, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r.:
- 1) CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu; oraz
 - 2) zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili sprawdzania kabiny bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- g) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;
- k) CAT.IDE.H.190 lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;
- l) CAT.IDE.H.195 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”.
3. W załączniku VI do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:
- a) NCC.GEN.106 lit. a) ppkt 9 otrzymuje brzmienie:
- „9) zapewnienie, aby:
- (i) rejestratory parametrów lotu nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu;
 - (ii) w przypadku wystąpienia zdarzenia innego niż wypadek lub poważny incydent, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.160 lit. a), zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte; oraz
 - (iii) w razie wypadku lub poważnego incydentu, lub jeżeli przechowywaniem zapisów rejestratorów parametrów lotu zarządza organ prowadzący dochodzenie:
 - A) zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte;
 - B) rejestratory parametrów lotu zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz
 - C) podjęto środki ostrożności w celu zachowania zapisów z rejestratorów parametrów lotu przed opuszczeniem kabiny załogi lotniczej.”;
- b) w NCC.GEN.145 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) tytuł otrzymuje brzmienie:
„NCC.GEN.145 Postępowanie z zapisami rejestratorów parametrów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie”;
 - (ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy przez okres 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.”;

- (iii) lit. f) otrzymuje brzmienie:
- „f) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010:
- 1) z wyjątkiem zapewnienia sprawności CVR, zapisy CVR nie mogą być ujawnione lub użyte chyba że:
 - (i) wprowadzono procedurę dotyczącą postępowania z zapisami CVR i ich zapisem pisemnym;
 - (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego uprzednio wyrazili na to zgodę; oraz
 - (iii) będą one wykorzystywane wyłącznie do utrzymania lub poprawy poziomu bezpieczeństwa.
 - 1a) W przypadku kontroli zapisu CVR w celu zapewnienia sprawności CVR, operator zapewnia prywatność zapisu CVR, a zapis ten nie może zostać ujawniony ani wykorzystany do celów innych niż zapewnienie sprawności CVR.
 - 2) Zapisy FDR lub zapisy łączy transmisji danych są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli zapisy te są:
 - (i) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdadności do lotu lub obsługą techniczną; lub
 - (ii) pozbawione elementów identyfikacyjnych; lub
 - (iii) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.”;
- c) w NCC.IDE.A.160 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) CVR umożliwi zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:
- 1) ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2021 r.; lub
 - 2) ostatnich 2 godzin we wszystkich pozostałych przypadkach.”;
- (ii) lit. f) otrzymuje brzmienie:
- „f) jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;
- d) NCC.IDE.A.165 lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;
- e) NCC.IDE.A.215 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Samoloty wyposaża się w:
- 1) ELT dowolnego typu lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;
 - 2) automatyczny ELT lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.”;

f) NCC.IDE.A.170 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

g) NCC.IDE.H.160 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

h) NCC.IDE.H.165 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

i) NCC.IDE.H.170 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

4. W załączniku VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

a) SPO.GEN.107 lit. a) ppkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) zapewnienie, aby:

- (i) rejestratory parametrów lotu nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu;
- (ii) w przypadku wystąpienia zdarzenia innego niż wypadek lub poważny incydent, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.160 lit. a), zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte; oraz
- (iii) w razie wypadku lub poważnego incydentu, lub jeżeli przechowywaniem zapisów rejestratorów parametrów lotu zarządza organ prowadzący dochodzenie:
 - A) zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte;
 - B) rejestratory parametrów lotu zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz
 - C) podjęto środki ostrożności w celu zachowania zapisów z rejestratorów parametrów lotu przed opuszczeniem kabiny załogi lotniczej.”;

b) w SPO.GEN.145 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„SPO.GEN.145 Postępowanie z zapisami rejestratorów parametrów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie – operacje z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym”;

(ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy przez okres 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.”;

(iii) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010 oraz z wyjątkiem zapewnienia sprawności CVR, zapisy CVR nie mogą być ujawnione lub użyte chyba że:

- (i) wprowadzono procedurę dotyczącą postępowania z zapisami CVR i ich zapisem pisemnym;
- (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego uprzednio wyrazili na to zgodę; oraz
- (iii) są one wykorzystywane wyłącznie do utrzymania lub poprawy poziomu bezpieczeństwa.

W przypadku kontroli zapisu CVR w celu zapewnienia sprawności CVR, operator zapewnia prywatność zapisu CVR, a zapis ten nie może zostać ujawniony ani wykorzystany do celów innych niż zapewnienie sprawności CVR.”;

c) w SPO.IDE.A.140 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

- 1) ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2021 r.; lub
- 2) ostatnich 2 godzin we wszystkich pozostałych przypadkach.”;

(ii) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

d) SPO.IDE.A.145 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

e) SPO.IDE.A.150 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

f) SPO.IDE.A.190 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Samoloty wyposaża się w:

- 1) ELT dowolnego typu lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;
- 2) automatyczny ELT lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub
- 3) nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego, w przypadku samolotu z maksymalną certyfikowaną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej.”;

g) SPO.IDE.H.140 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

h) SPO.IDE.H.145 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”;

i) SPO.IDE.H.150 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).”.
