

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2016/1199****z dnia 22 lipca 2016 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do zatwierdzania operacyjnego nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, certyfikacji dostawców usług danych i nadzoru nad nimi oraz morskich operacji śmigłowcowych, a także mające na celu sprostowanie tego rozporządzenia**

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,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(2)</sup> ustanowiono warunki bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych.
- (2) Nieprawidłowe dane lub informacje lotnicze wprowadzane do systemów lecących statków powietrznych mogą stwarzać istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu. Należy zatem zapewnić, aby dostawcy usług danych przetwarzali dane i informacje lotnicze w sposób gwarantujący ich jakość i spełniający wymogi ustanowione przez producentów statków powietrznych na potrzeby użytku zgodnie z przeznaczeniem przez użytkowników końcowych przestrzeni powietrznej.
- (3) W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 ustanowiono wymóg specjalnego zatwierdzenia wszystkich operacji z nawigacją w oparciu o charakterystyki systemów („PBN”), z wyjątkiem niektórych podstawowych metod nawigacyjnych. Przypadki wymagające specjalnego zatwierdzenia powinny zostać znacząco ograniczone, aby zmniejszyć niepotrzebne obciążenia finansowe i administracyjne w stosunku do operatorów lotnictwa ogólnego, z uwzględnieniem doświadczenia i dojrzałości osiągniętych już w operacjach podejścia z wykorzystaniem globalnego systemu nawigacji satelitarnej („GNSS”), oraz aby zapewnić spójność z najnowszymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.
- (4) W celu ułatwienia przestrzegania przez operatorów przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych, a także przepisów dotyczących systemów przytrzymujących górną część tułowia na siedzeniach załogi lotniczej i na siedzeniach pasażerów niektórych małych samolotów, a tym samym w celu poprawy bezpieczeństwa, konieczne jest dostosowanie tych przepisów do rodzaju operacji i do stopnia złożoności użytkowanego statku powietrznego.
- (5) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 określono mali operatorzy wykonujący niezarobkowe operacje lotnicze muszą ustanowić w swoich organizacjach system zarządzania, ponieważ eksploatują skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym. Jednakże w niektórych przypadkach, np. w przypadku niezarobkowej eksploatacji lekkich samolotów z silnikiem turbośmigłowym, operatorzy mogą napotykać trudności w zakresie wdrożenia wymogów systemu zarządzania zawartych w załączniku III do wspomnianego rozporządzenia. Ponieważ wysiłek włożony w doprowadzenie do zgodności z przepisami, jakiego wymaga się od tych operatorów, jest nieproporcjonalny do korzyści, jakie przyniesie dla bezpieczeństwa wdrożenie przedmiotowych wymogów, przedmiotowi operatorzy powinni zostać wyłączeni z zakresu załącznika VI do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, a zamiast tego powinni mieć możliwość stosowania się do wymogów określonych w załączniku VII. Dla zachowania spójności organizacje szkoleniowe, prowadzące loty szkoleniowe na takich samych lekkich samolotach z silnikiem turbośmigłowym, powinny również mieć możliwość stosowania się do wymogów określonych w załączniku VII.
- (6) W załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 określono wymóg posiadania i korzystania z tlenu podczas lotu powyżej ustalonej barometrycznej wysokości bezwzględnej. W oparciu o zasadę dywersyfikacji ryzyka, zgodnie z którą poziom przy czym poziom ochrony regulacyjnej gwarantowanej zainteresowanym stronom podmiotom zależy od ich zdolności do oceny i kontroli ryzyka, zapotrzebowanie na tlen w statku powietrznym bez hermetyzacji wykorzystywanym do prowadzenia operacji niezarobkowych powinno zostać określone przez pilota takiego statku powietrznego, z uwzględnieniem pewnych czynników obiektywnych.

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

<sup>(2)</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).

- (7) Morskie operacje śmigłowcowe („HOFO”) stwarzają pewne szczególne zagrożenia dla bezpieczeństwa, które nie są należycie uwzględnione w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 w jego obecnym brzmieniu. Niektóre państwa członkowskie przyjmują zatem dodatkowe wymogi, takie jak obowiązek stosowania nowych technologii, w celu ograniczenia takich zagrożeń oraz utrzymania poziomów bezpieczeństwa. Aby jednak zapewnić, że cele w zakresie bezpieczeństwa określone w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 zostały zrealizowane oraz aby zagwarantować przedsiębiorstwom lotniczym równe warunki działania, należy ustanowić na poziomie unijnym wspólne środki bezpieczeństwa, uwzględniając doświadczenie zdobyte na szczeblu krajowym, jak również rozwój sytuacji w sektorze morskich operacji śmigłowcowych.
- (8) W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wykryto również pewne błędy redakcyjne skutkujące trudnościami we wdrażaniu.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (10) Konieczne jest zapewnienie dostatecznej ilości czasu dla zainteresowanych operatorów i właściwych organów państw członkowskich w celu dostosowania się do nowych przepisów dotyczących danych i informacji lotniczych oraz morskich operacji śmigłowcowych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.
- (11) Komisja zamierza zmienić przepisy dotyczące balonów i szybowców, ustanowione rozporządzeniem (UE) nr 965/2012, w ramach inicjatywy na rzecz prostszych, lżejszych i lepszych przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego. Obecnie trwają prace przygotowawcze mające na celu wspomnianą rewizję przepisów. Data rozpoczęcia stosowania tych przepisów powinna zatem zostać dostosowana, tak aby umożliwić opracowanie tej rewizji oraz, w razie potrzeby, zmianę przepisów, zanim zaczną być stosowane.
- (12) Dla zachowania jasności prawa i zapewnienia jednolitego wdrożenia wspólnych wymogów w całej Unii należy określić terminy rozpoczęcia stosowania przedmiotowych wymogów – natychmiast po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia lub w późniejszym terminie. Środki przejściowe i zadania, które mają zostać odpowiednio wdrożone przez wszystkie państwa członkowskie, powinny zostać włączone do aktu prawnego, tak by uniknąć zastrzeżeń natury prawnej i braku pewności prawa. Możliwość zastosowania wyłączeń przewidzianych w niektórych rozporządzeniach wykonawczych Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego należy ograniczyć do należycie uzasadnionych przypadków, gdy jest to bezwzględnie konieczne, a zamiast tego należy zastosować przewidywalny i przejrzysty system. Zmiana rozporządzenia (UE) nr 965/2012 jest zatem niezbędna w celu uwzględnienia powyższych kwestii.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opiniach<sup>(1)</sup> wydanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) oraz art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (14) 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 rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) skreśla się słowo „oraz” na końcu lit. e);
- b) dodaje się lit. g) w brzmieniu:

„g) śmigłowców wykorzystywanych w operacjach morskich (HOFO).”;

<sup>(1)</sup> Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 02/2015 z dnia 12.3.2015 r. w sprawie rozporządzenia Komisji ustanawiającego wymogi techniczne i procedury operacyjne dotyczące udostępniania danych użytkownikom przestrzeni powietrznej do celów żeglugi powietrznej; Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 03/2015 z dnia 31.3.2015 r. dotycząca rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany kryteriów zatwierdzania operacyjnego dla nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN). Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 04/2015 z dnia 8.5.2015 r. dotycząca rozporządzenia Komisji w sprawie szczególnie zatwierdzania morskich operacji śmigłowcowych.

2) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Niezależnie od przepisów art. 5, w odniesieniu do morskich operacji śmigłowcowych CAT państwa członkowskie mogą do dnia 30 czerwca 2018 r. w dalszym ciągu wymagać szczególnego zatwierdzenia oraz mogą mieć dodatkowe wymogi w zakresie procedur operacyjnych, wyposażenia, kwalifikacji i szkoleń załogi, zgodnie z przepisami prawa krajowego. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji i agencji dodatkowe wymogi, jakie stosuje się w odniesieniu do tych zatwierdzeń szczególnych. Wymogi te nie mogą być mniej restrykcyjne niż wymogi określone w załącznikach III i IV.”;

b) skreśla się ust. 7;

c) dodaje się ust. 8 i 9 w brzmieniu:

„8. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 3 zdanie pierwsze operatorzy skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 5 700 kg, wyposażonych w silniki turbośmigłowe, prowadzący operacje niezarobkowe, eksploatują takie statki powietrzne wyłącznie zgodnie z przepisami załącznika VII.

9. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 5 lit. a) organizacje szkoleniowe, wykonując loty szkoleniowe na skomplikowanych samolotach z napędem silnikowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 5 700 kg, wyposażonych w silniki turbośmigłowe, eksploatują takie statki powietrzne zgodnie z przepisami załącznika VII.”;

3) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

### **Wejście w życie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 28 października 2012 r., z zastrzeżeniem ust. 2, 3, 4, 5 i 6 poniżej.

2. Załączniki II i VII mają zastosowanie do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców od dnia 25 sierpnia 2013 r., z wyjątkiem państw członkowskich, które zdecydowały o niestosowaniu wszystkich przepisów tych załączników lub ich części zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie podejmowania takiej decyzji i w zakresie, w jakim postanowiły to uczynić. Wspomniane państwa członkowskie stosują załączniki II i VII od dnia 8 kwietnia 2018 r. w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu balonów oraz od dnia 8 kwietnia 2019 r. w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców lub od dat wskazanych w ich decyzji, w zależności od przypadku.

3. Załączniki II, III, VII i VIII mają zastosowanie do operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców od dnia 1 lipca 2014 r., z wyjątkiem państw członkowskich, które zdecydowały o niestosowaniu wszystkich przepisów tych załączników lub ich części zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie podejmowania takiej decyzji i w zakresie, w jakim postanowiły to uczynić. Wspomniane państwa członkowskie stosują załączniki II, III, VII i VIII od dnia 8 kwietnia 2018 r. w odniesieniu do operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu balonów i od dnia 8 kwietnia 2019 r. w odniesieniu do operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu szybowców lub od dat wskazanych w ich decyzji, w zależności od przypadku.

4. Załączniki II, III, VII i VIII mają zastosowanie do operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców od dnia 1 lipca 2014 r., z wyjątkiem państw członkowskich, które zdecydowały o niestosowaniu wszystkich przepisów tych załączników lub ich części zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie podejmowania takiej decyzji i w zakresie, w jakim postanowiły to uczynić. Wspomniane państwa członkowskie stosują załączniki II, III, VII i VIII w odniesieniu do operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców od dnia 21 kwietnia 2017 r. lub od dat wskazanych w ich decyzji, w zależności od przypadku.

5. Załączniki II, III i IV mają zastosowanie do:

a) operacji CAT rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych przy użyciu samolotów o klasie osiągow B lub nieskomplikowanych śmigłowców – od dnia 1 lipca 2014 r., z wyjątkiem państw członkowskich, które zdecydowały o niestosowaniu wszystkich przepisów tych załączników lub ich części zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie podejmowania takiej decyzji i w zakresie, w jakim postanowiły to uczynić. Wspomniane państwa członkowskie stosują załączniki II, III i IV w odniesieniu do operacji CAT rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych przy użyciu samolotów o klasie osiągow B lub nieskomplikowanych śmigłowców – od dnia 21 kwietnia 2017 r. lub od dat wskazanych w ich decyzji, w zależności od przypadku;

- b) operacji CAT wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców – od dnia 1 lipca 2014 r., z wyjątkiem państw członkowskich, które zdecydowały o niestosowaniu wszystkich przepisów tych załączników lub ich części zgodnie z przepisami obowiązującymi w momencie podejmowania takiej decyzji i w zakresie, w jakim postanowiły to uczynić. Wspomniane państwa członkowskie stosują załączniki II, III i IV od dnia 8 kwietnia 2018 r. w odniesieniu do operacji CAT wykonywanych przy użyciu balonów i od dnia 8 kwietnia 2019 r. w odniesieniu do operacji CAT wykonywanych przy użyciu szybowców lub od dat wskazanych w ich decyzji, w zależności od przypadku.
6. Następujące przepisy stosuje się w okresach przewidzianych w ust. 2, 3, 4 i 5 niniejszego artykułu, stosownie do przypadku:
- a) właściwe organy, od daty wejścia w życie wymogów niniejszego rozporządzenia, przedsięwzięją stopniowe i skuteczne środki w celu spełnienia tych wymogów, z uwzględnieniem dostosowania ich organizacji i systemu zarządzania, szkoleń personelu, procedur i instrukcji oraz programu nadzoru;
- b) operatorzy dostosowują swoje systemy zarządzania, programy szkoleń, procedury i instrukcje, tak aby były one zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia, odpowiednio, nie później niż w dniu rozpoczęcia stosowania tych wymogów;
- c) do dnia rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie nadal wydają certyfikaty, zezwolenia i zatwierdzenia, przedłużają ich ważność lub dokonują ich modyfikacji zgodnie z przepisami obowiązującymi przed wejściem w życie przedmiotowych wymogów lub – w przypadku operacji CAT rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych przy użyciu samolotów o klasie osiągnięć B lub nieskomplikowanych śmigłowców, zgodnie z:
- załącznikiem III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 oraz odpowiednimi zwolnieniami krajowymi zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do samolotów, oraz
  - wymogami krajowymi w odniesieniu do śmigłowców;
- d) certyfikaty, zezwolenia i zatwierdzenia wydane przez państwa członkowskie przed datą rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia uznaje się za wydane zgodnie z przedmiotowymi wymogami. Muszą one jednak zostać zastąpione, stosownie do przypadku, certyfikatami, zezwoleniami i zatwierdzeniami wydanymi zgodnie z niniejszym rozporządzeniem nie później niż sześć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia;
- e) operatorzy podlegający obowiązkowi składania deklaracji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem składają deklaracje nie później niż z dniem rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymogów niniejszego rozporządzenia.”;
- 4) w załącznikach I, II, IV, V, VI, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 2

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące poprawki:

- 1) CAT.POL.A.240 lit. b) ppkt 4) w załączniku IV (część CAT) otrzymuje brzmienie:

„4) załoga lotnicza posiada odpowiednią znajomość trasy, na której ma odbyć się lot, oraz procedur, które mają być zastosowane zgodnie z podczęścią FC części ORO.”;

- 2) tekst NCO.GEN.103 w załączniku VII (część NCO) otrzymuje brzmienie:

„Loty zapoznawcze, o których mowa w art. 6 ust. 4a lit. c) niniejszego rozporządzenia, jeśli wykonywane są zgodnie z przepisami niniejszego załącznika, muszą:

- a) rozpoczynać się i kończyć na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, z wyjątkiem balonów i szybowców;
- b) być wykonywane według VFR w dzień;

- c) być nadzorowane przez wyznaczoną osobę odpowiedzialną za ich bezpieczeństwo; oraz
- d) spełniać wszelkie inne warunki określone przez właściwy organ.”.

### Artykuł 3

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.

Niemniej jednak:

- a) art. 1 pkt 1 oraz pkt 1 lit. a), b), c) i d); pkt 2 lit. c); pkt 3 lit. a), e), g), m), n) i o); pkt 4. lit. c); pkt 5 lit. d), j), k) i l); pkt 7 lit. d), k) i l) załącznika stosuje się od dnia 1 lipca 2018 r.;
- b) pkt 3 lit. l), q), pkt 5 lit. i) i n), pkt 6 lit. k) i n), pkt 7 lit. j) i n) załącznika stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 22 lipca 2016 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

---

## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II, IV, V, VI, VII i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I (Definicje):

a) pkt 69 otrzymuje brzmienie:

„69) „Nieprzyjazne środowisko” oznacza:

a) obszar, w którym:

- (i) wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego nie jest możliwe z powodu braku odpowiedniej nawierzchni; lub
- (ii) osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca nie mogą być właściwie zabezpieczone przed wpływem żywiołów; lub
- (iii) służby poszukiwawczo-ratownicze nie są w stanie zapewnić lub nie mogą podjąć działania w czasie odpowiednim do spodziewanego okresu pozostawania rozbitków na łasce żywiołu; lub
- (iv) zagrożenie osób lub mienia na ziemi jest niemożliwe do przyjęcia;

b) w każdym przypadku następujące obszary:

- (i) dla operacji prowadzonych nad obszarami wodnymi – otwarte obszary morskie na północ od równoleżnika 45N i na południe od równoleżnika 45S, chyba że jakkolwiek część tych obszarów została uznana za środowisko przyjazne przez właściwy organ państwa, w którym wykonywane są operacje; oraz
- (ii) tereny na obszarach gęsto zaludnionych bez odpowiedniego miejsca umożliwiającego bezpieczne wykonanie lądowania przymusowego.”;

b) pkt 86 otrzymuje brzmienie:

„86) „Operacja morska” oznacza operację śmigłowcową, w której istotna część lotu wykonywana jest nad otwartymi obszarami morskimi do lub z lokalizacji morskiej.”;

c) dodaje się pkt 86a) w brzmieniu:

„86a) „Lokalizacja morska” oznacza obiekt przeznaczony dla operacji śmigłowcowych na stałej lub pływającej konstrukcji na morzu albo jednostkę pływającą.”;

d) dodaje się pkt 86b) w brzmieniu:

„86b) „Otwarty obszar morski” oznacza obszar wodny rozciągający się od brzegu w stronę morza.”;

e) dodaje się pkt 103 a) w brzmieniu:

„103a) „Specyfikacja wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (RNP)” oznacza specyfikację nawigacyjną dla operacji PBN, która zawiera wymóg pokładowego monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania.”;

2) w załączniku II (część ARO):

a) dodaje się ARO.OPS.240 w brzmieniu:

**„ARO.OPS.240 Szczególne zatwierdzenie RNP AR APCH**

a) W przypadku gdy wnioskodawca wykazał zgodność z wymogami określonymi w SPA.PBN.105, właściwy organ przyznaje rodzajowe i szczególne zatwierdzenie lub szczególne zatwierdzenie dla procedury na potrzeby RNP APCH.

b) W przypadku szczególnego zatwierdzenia dla procedury właściwy organ musi:

- 1) wymienić zatwierdzone procedury podejścia według wskazań przyrządów na poszczególnych lotniskach w zatwierdzeniu PBN;
- 2) w stosownych przypadkach ustanowić koordynację z organami właściwymi dla tych lotnisk; oraz
- 3) uwzględnić ewentualne zaliczenia wynikające ze szczególnych zatwierdzeń RNP AR APCH wydanych już wnioskodawcy.”;

b) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)				
Dane kontaktowe organu wydającego Telefon (1): _____; Faks: _____; E-mail: _____				
AOC (2):	Nazwa operatora (3):	Data (4):	Podpis:	
Nazwa handlowa poprzedzona DBA				
Nr specyfikacji operacyjnych:				
Model statku powietrznego (5): Znaki rejestracyjne (6):				
Operacje zarobkowe <input type="checkbox"/> .....				
Obszar prowadzenia operacji (7):				
Szczególne ograniczenia (8):				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nr	Wyszczególnienie (9)	Uwagi
Materiały niebezpieczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje przy ograniczonej widzialności			CAT (10) ....	
Start			RVR (11): m	
Podejście i lądowanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: stóp RVR: m	
RVSM (12) <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego (14): min.	
Skomplikowane specyfikacje nawigacyjne dla operacji PBN (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowe z systemem noktowizyjnym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowców ratownictwa medycznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Morskie operacje śmigłowcowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Szkolenie personelu pokładowego <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego <sup>(18)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ciągła zdatność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Inne <sup>(20)</sup>				

<sup>(1)</sup> Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.

<sup>(2)</sup> Wstawić przypisany numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

<sup>(3)</sup> Wstawić zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis „Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą” (doing business as, DBA).

<sup>(4)</sup> Data wydania specyfikacji operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.

<sup>(5)</sup> Wpisać nadane przez ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232).

<sup>(6)</sup> Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W ostatnim przypadku w specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej. Jeżeli nie wszystkie szczególne zatwierdzenia dotyczą danego modelu statku powietrznego, znaki rejestracyjne statku powietrznego można umieścić w kolumnie „Uwagi” dotyczącej odpowiedniego szczególnego zatwierdzenia.

<sup>(7)</sup> Wymienić dozwolone obszary geograficzne prowadzenia operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej, albo granic państwowych lub regionalnych).

<sup>(8)</sup> Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).

<sup>(9)</sup> W tej kolumnie podać najłagodniejsze kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).

<sup>(10)</sup> Wpisać odpowiednią kategorię podejścia precyzyjnego: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB lub CAT IIIC. Wpisać minimalną widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.

<sup>(11)</sup> Wpisać, w metrach, zatwierdzony minimalny RVR do startu. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.

<sup>(12)</sup> Pole „nie dotyczy” można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego nie przekracza FL290.

<sup>(13)</sup> Operacje o wydłużonym zasięgu (ETOPS) odnoszą się obecnie tylko do dwusilnikowych statków powietrznych. Dlatego, jeżeli dany model statku powietrznego ma mniej lub więcej niż dwa silniki, można zaznaczyć pole „nie dotyczy”.

<sup>(14)</sup> Można podać również odległość graniczną (w NM) oraz typ silnika.

<sup>(15)</sup> Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (performance-based navigation, PBN): przeznaczają się jeden wiersz na każde szczególne zatwierdzenie skomplikowanej PBN (np. RNP AR APCH) z odpowiednimi ograniczeniami podanymi w kolumnie „Specyfikacje” lub w kolumnie „Uwagi”. Indywidualne zatwierdzenia określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W ostatnim przypadku w specyfikacjach operacyjnych powinno znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

<sup>(16)</sup> Wskazać, czy dane szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do niektórych końców dróg startowych lub lotnisk.

<sup>(17)</sup> Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń i egzaminów dla kandydatów na członka personelu pokładowego, zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011.

<sup>(18)</sup> Zatwierdzenie do wydawania zaświadczeń dla członków personelu pokładowego, zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011.

<sup>(19)</sup> Wpisać imię i nazwisko/nazwę osoby/organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatności do lotu oraz przepis, który nakłada taki obowiązek, np. załącznik I (część M) podczęść G do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

<sup>(20)</sup> Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, operacje śmigłowcowe w miejscu wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowcowe w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowcowe bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS, statek powietrzny wykorzystywany w operacjach niezarobkowych).

Formularz EASA 139 wyd. 2”;

c) w dodatku V uwaga (6) do formularza EASA 140 otrzymuje brzmienie:

„<sup>(6)</sup> W tej kolumnie należy wymienić wszelkie zatwierdzone operacje, np. przewóz materiałów niebezpiecznych, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.”;

3) w załączniku IV (część CAT):

a) skreśla się CAT.OP.MPA.120;

b) dodaje się CAT.OP.MPA.126 w brzmieniu:

#### **„CAT.OP.MPA.126 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów**

W przypadku gdy nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, operator zapewnia, by:

a) odpowiednia specyfikacja nawigacyjna PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz



- b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.”;
- c) CAT.OP.MPA.135 lit. a) ppkt 1) otrzymuje brzmienie:
- „1) istnieją urządzenia satelitarne, instalacje naziemne i służby naziemne, w tym służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji;”;
- d) w CAT.OP.MPA.175 lit. b):
- (i) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) wymagane dla wykonania planowanego lotu urządzenia satelitarne, instalacje naziemne i służby naziemne są dostępne i odpowiednie dla tego lotu;”;
- (ii) skreśla się słowo „oraz” na końcu pkt 7);
- (iii) dodaje się pkt 7a w brzmieniu:
- „7a) facewszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne dla nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów są odpowiednie i aktualne; oraz”;
- e) CAT.OP.MPA.181 otrzymuje brzmienie:

**„CAT.OP.MPA.181 Dobór lotnisk i miejsc operacji lotniczych – śmigłowce**

- a) W przypadku lotów wykonywanych w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (instrument meteorological conditions, IMC) dowódca wybiera lotnisko zapasowe dla lotniska startu położone w zasięgu jednej godziny lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli powrót na lotnisko odlotu nie jest możliwy z powodu warunków meteorologicznych.
- b) W przypadku lotów IFR lub lotów wykonywanych według VFR, podczas których nawigacja nie jest prowadzona w oparciu o terenowe punkty odniesienia, dowódca określa w operacyjnym planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że:
- 1) w przypadku lotu do innego miejsca docelowego na lądzie, czas trwania lotu oraz warunki meteorologiczne, które będą panować w przewidywanym czasie przybycia na miejsce zamierzonego lądowania, umożliwiają wykonanie podejścia i lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC); lub
  - 2) miejsce zamierzonego lądowania jest izolowane, a miejsce zapasowe nie jest dostępne; w takim przypadku należy wyznaczyć punkt decyzyjny (point of no return, PNR).
- c) operator wybiera dwa lotniska zapasowe dla lotniska docelowego, jeżeli:
- 1) odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne dla lotniska docelowego wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania – warunki meteorologiczne będą poniżej obowiązujących minimów planowania; lub
  - 2) nie są dostępne informacje meteorologiczne dla lotniska docelowego.
- d) Operator określa każde wymagane lotnisko(-a) zapasowe w operacyjnym planie lotu.”;
- f) dodaje się CAT.OP.MPA.182 w brzmieniu:

**„CAT.OP.MPA.182 Lotniska docelowe – procedury podejścia według wskazań przyrządów**

Operator zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek utraty możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.”;

- g) skreśla się lit. b) w CAT.OP.MPA.247;

h) CAT.OP.MPA.295 otrzymuje brzmienie:

**„CAT.OP.MPA.295 Stosowanie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)**

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe, tak aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.”;

i) CAT.IDE.A.205 lit. a) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi w przypadku samolotów o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż dziewięć, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2015 r.”;

j) CAT.IDE.A.205 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi mieć:

- 1) jeden punkt zwalniania;
- 2) na siedzeniach dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie; oraz
- 3) na siedzeniach załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota:
  - (i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie; lub
  - (ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:
    - A) samoloty o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż dziewięć, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;
    - B) samoloty o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż dziewięć, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 28 października 2014 r.; oraz
    - C) samoloty certyfikowane zgodnie z CS-VLA lub równoważnymi oraz CS-LSA lub równoważnymi.”;

k) w CAT.IDE.A.345 dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) w przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;

l) CAT.IDE.A.355 otrzymuje brzmienie:

**„CAT.IDE.A.355 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

- a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.
- b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.
- c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.”;

m) skreśla się lit. b) w CAT.IDE.H.280;

n) CAT.IDE.H.295 otrzymuje brzmienie:

**„CAT.IDE.H.295 Kombinezony ratunkowe członków załogi**

Każdy członek załogi musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy podczas wykonywania operacji w klasie osiągow 3 w lotach nad obszarami wodnymi poza zasięg lotu autorotacyjnego od lądu lub w odległości od lądu dłuższej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli dostępne dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C.”;

o) skreśla się CAT.IDE.H.310;

p) w CAT.IDE.H.345 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) w przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatości do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;

q) dodaje się CAT.IDE.H.355 w brzmieniu:

**„CAT.IDE.H.355 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.”;

4) W załączniku V (część SPA):

a) SPA.PBN.100 PBN otrzymuje brzmienie:

**„SPA.PBN.100 Operacje PBN**

a) Zatwierdzenie jest wymagane dla każdej z następujących specyfikacji PBN:

1) RNP AR APCH; oraz

2) RNP 0.3 dla operacji śmigłowcowych.

b) Zatwierdzenie operacji RNP AR APCH umożliwia prowadzenie operacji na podstawie publicznych procedur podejścia według wskazań przyrządów, które spełniają stosowne kryteria projektowania procedur ICAO.

c) Szczególne zatwierdzenie dla procedury na potrzeby RNP AR APCH lub RNP 0.3 jest konieczne dla prywatnych procedur podejścia według wskazań przyrządów lub wszelkich publicznych procedur podejścia według wskazań przyrządów, które nie spełniają stosownych kryteriów projektowania procedur ICAO, lub w przypadku, gdy jest to wymagane na podstawie zbioru informacji lotniczych (AIP) bądź przez właściwy organ.”;

- b) SPA.PBN.105 PBN otrzymuje brzmienie:

**„SPA.PBN.105 Zatwierdzenie do wykonywania operacji PBN**

Aby uzyskać od właściwego organu szczególne zatwierdzenie do wykonywania operacji PBN, operator musi udokumentować, że:

- a) odpowiednie zatwierdzenie zdatności do lotu, adekwatne do planowanej operacji PBN zostało określone w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie;
  - b) ustanowiono program szkoleniowy dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;
  - c) przeprowadzono ocenę bezpieczeństwa;
  - d) ustanowiono procedury operacyjne określające:
    - 1) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym odpowiednie ograniczenia i wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
    - 2) skład załogi lotniczej, jej kwalifikacje i doświadczenie;
    - 3) procedury normalne, nienormalne i awaryjne; oraz
    - 4) zarządzanie elektronicznymi danymi nawigacyjnymi;
  - e) określono wykaz zdarzeń podlegających zgłoszeniu; oraz
  - f) ustanowiono program monitorujący zarządzanie RNP dla operacji RNP AR APCH, w stosownych przypadkach.”;
- c) dodaje się podczęść K w brzmieniu:

„PODCZEŚĆ K

**MORSKIE OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE**

**SPA.HOFO.100 Morskie operacje śmigłowcowe (HOFO)**

Wymogi niniejszej podczęści stosuje się do:

- a) operatora prowadzącego zarobkowy transport lotniczy, który posiada ważny AOC zgodnie z częścią ORO;
- b) operatora prowadzącego operacje specjalistyczne, który zadeklarował swoją działalność zgodnie z częścią ORO; lub
- c) operatora prowadzącego operacje niezarobkowe, który zadeklarował swoją działalność zgodnie z częścią ORO.

**SPA.HOFO.105 Zatwierdzenie morskich operacji śmigłowcowych**

- a) Przed rozpoczęciem operacji zgodnie z niniejszą podczęścią szczególne zatwierdzenie operator musi uzyskać szczególne zatwierdzenie wydawane przez właściwy organ.
- b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie, operator musi złożyć wniosek do właściwego organu określonego w SPA.GEN.105 i wykazać zgodność z wymogami określonymi w niniejszej podczęści.
- c) Przed przeprowadzeniem operacji z państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie, które dokonało zatwierdzenia zgodnie z lit. a), operator musi powiadomić o zamierzonej operacji właściwe organy w obu państwach członkowskich.

**SPA.HOFO.110 Procedury operacyjne**

- a) W ramach swojego procesu zarządzania bezpieczeństwem operator zmniejsza i minimalizuje ryzyko oraz zagrożenia typowe dla morskich operacji śmigłowcowych. W instrukcji operacyjnej operator określa:
- 1) dobór, skład i szkolenia załóg;
  - 2) czynności i obowiązki członków załogi oraz innego zaangażowanego personelu;
  - 3) wymagane wyposażenie i kryteria dopuszczenia do lotu; oraz
  - 4) procedury operacyjne i minima, w sposób zapewniający odpowiednie opisanie i zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nienormalnych.
- b) Operator dopilnowuje, by:
- 1) operacyjny plan lotu został przygotowany przed każdym lotem;
  - 2) instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów obejmowały również wszelkie informacje dotyczące kwestii związanych z operacjami morskimi i zostały przekazane przed wejściem na pokład śmigłowca;
  - 3) każdy członek załogi lotniczej miał na sobie zatwierdzony kombinezon ratunkowy, w przypadku gdy:
    - (i) dostępne pilotowi dowódcy/dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C; lub
    - (ii) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia; lub
    - (iii) lot ma być wykonany w nocy w nieprzyjnym środowisku;
  - 4) uwzględniono strukturę trasy morskiej podaną przez właściwe ATS, o ile została ustanowiona;
  - 5) piloci w sposób optymalny wykorzystywali automatyczny system kontroli lotu (AFCS) podczas całego lotu;
  - 6) ustanowione zostały szczególne profile podejścia dla operacji morskich, z uwzględnieniem parametrów stabilnego podejścia i działań naprawczych, które mają być podjęte w sytuacji, gdy podejście stanie się niestabilne;
  - 7) podczas operacji w załodze wieloosobowej obowiązywały procedury dla członka załogi lotniczej na potrzeby monitorowania przyrządów pokładowych podczas lotu nad morzem, w szczególności w trakcie podchodzenia lub odlotu, w celu zapewnienia bezpiecznego toru lotu;
  - 8) załoga lotnicza podejmowała natychmiastowe i odpowiednie działania w przypadku uruchomienia alarmu wysokości;
  - 9) zostały wprowadzone procedury określające wymóg, aby awaryjne systemy unoszenia na powierzchni, gdy jest to bezpieczne, były wyposażone na potrzeby wszystkich lądowań i odlotów nad obszarami wodnymi; oraz
  - 10) operacje były prowadzone zgodnie z wszelkimi ograniczeniami dotyczącymi tras lub obszarów działania, określonymi przez właściwy organ lub odpowiedni organ odpowiedzialny za przestrzeń powietrzną.

**SPA.HOFO.115 Wykorzystanie lokalizacji morskich**

Operator wykorzystuje tylko takie lokalizacje morskie, które są odpowiednie pod względem wielkości i masy danego typu śmigłowca i odnośnych operacji.

**SPA.HOFO.120 Dobór lotnisk i miejsc operacji lotniczych**

- a) *Położone na lądzie lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego.* Niezależnie od przepisów CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 i SPO.OP.151, pilot dowódca/dowódca nie musi określać lotniska zapasowego dla lotniska docelowego w operacyjnym planie lotu podczas lotów z lokalizacji morskiej do lotniska lądowego, jeżeli:
- 1) lotniskiem docelowym jest lotnisko zdefiniowane jako lotnisko przybrzeżne; lub
  - 2) zostały spełnione następujące kryteria:
    - (i) lotnisko docelowe posiada opublikowane podejście według wskazań przyrządów;
    - (ii) czasu lotu jest krótszy niż 3 godziny; oraz
    - (iii) w opublikowanej prognozie pogody ważnej na 1 godzinę przed i 1 godzinę po przewidywanym czasie lądowania określono, że:
      - A) podstawa chmur jest co najmniej 700 stóp powyżej minimów odpowiednich dla podejścia według wskazań przyrządów lub 1 000 stóp powyżej lotniska docelowego, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
      - B) widzialność wynosi co najmniej 2 500 metrów.
- b) *Lądowisko zapasowe dla śmigłowców znajdujące się na platformie morskiej.* Operator może wybrać lądowisko zapasowe dla śmigłowców znajdujące się na platformie morskiej, jeżeli zostały spełnione następujące kryteria:
- 1) z lądowiska zapasowego dla śmigłowców znajdującego się na platformie morskiej można skorzystać jedynie po przekroczeniu punktu decyzyjnego (PNR) i gdy lądowe lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego nie jest dostępne geograficznie. Przed przekroczeniem PNR należy korzystać z lądowego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego;
  - 2) zdolność do lądowania z jednym silnikiem niepracującym musi być możliwa do osiągnięcia na lądowisku zapasowym dla śmigłowców znajdującym się na platformie morskiej;
  - 3) w miarę możliwości należy zagwarantować dostępność lądowiska śmigłowcowego przed PNR. Wymiary, konfiguracja i przewyższenie nad przeszkodami dla poszczególnych lądowisk śmigłowcowych lub innych miejsc muszą być odpowiednie do ich wykorzystania jako lądowiska zapasowego dla śmigłowców znajdującym się na platformie morskiej przez każdy rodzaj śmigłowca, dla którego są przeznaczone;
  - 4) minima pogodowe muszą być ustalone z uwzględnieniem dokładności i rzetelności informacji meteorologicznych;
  - 5) w MEL znajdują się specjalne ustalenia dla danego rodzaju operacji;
  - 6) lądowisko zapasowe dla śmigłowców znajdujące się na platformie morskiej wybiera się tylko pod warunkiem ustanowienia przez operatora odpowiedniej procedury w instrukcji operacyjnej.

**SPA.HOFO.125 Podejścia z wykorzystaniem radaru pokładowego (ARA) do lokalizacji morskich – operacje CAT**

- a) Operator wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze (CAT) ustanawia procedury operacyjne i zapewnia stosowanie ARA, wyłącznie jeżeli:
- 1) śmigłowiec jest wyposażony w radar umożliwiający podawanie informacji o przeszkodach w otoczeniu; oraz
  - 2) jedno z poniższych:
    - (i) minimalną względną wysokość schodzenia (MDH) określa się przy użyciu radiowysokościomierza; lub
    - (ii) podczas podejścia stosuje się minimalną bezwzględną wysokość schodzenia (MDA) powiększoną o odpowiedni margines.
- b) Podejścia ARA do platform stacjonarnych lub jednostek pływających wykonuje się wyłącznie podczas operacji w załodze wieloosobowej.

- c) Punkt podjęcia decyzji musi zapewniać odpowiednie przewyższenie nad przeszkodami podczas wykonywania procedury nieudanego podejścia z każdego punktu docelowego, dla którego planowane jest podejście ARA.
- d) Podejście kontynuuje się po przekroczeniu punktu podjęcia decyzji lub poniżej wysokości MDA/MDH tylko po uzyskaniu odniesienia wzrokowego do punktu docelowego.
- e) W przypadku operacji CAT z załogą jednoosobową uwzględniane wysokości MDA/MDH i punkt podjęcia decyzji są odpowiednio zwiększane.
- f) Jeżeli podejście ARA wykonuje się w stacjonarnej lokalizacji morskiej (nieruchoma instalacja lub zakotwiczona jednostka pływająca), a w systemie nawigacji jest dostępna wiarygodna pozycja GPS takiej lokalizacji, należy stosować system GPS/system nawigacji obszarowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa podejścia ARA.

#### **SPA.HOFO.130 Warunki meteorologiczne**

Niezależnie od przepisów CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 i SPO.OP.170, podczas przelotów między lokalizacjami morskimi położonymi w przestrzeni powietrznej klasy G, gdzie sektor nad obszarem wodnym jest mniejszy niż 10 mil morskich, loty VFR można wykonywać, jeżeli odpowiednie limity spełniają lub przewyższają niższe wartości:

#### **Minima dla przelotów między lokalizacjami morskimi położonymi w przestrzeni powietrznej klasy G**

	Dzień		Noc	
	Wysokość względna (*)	Widzialność	Wysokość względna (*)	Widzialność
Jeden pilot	300 stóp	3 km	500 stóp	5 km
Dwóch pilotów	300 stóp	2 km (**)	500 stóp	5 km (***)

(\*) Wysokość podstawy chmur umożliwia lot na określonej wysokości względnej poniżej i z dala od chmur.

(\*\*) Śmigłowce można użytkować przy widzialności w locie obniżonej do 800 m, pod warunkiem że cel lotu lub konstrukcja pośrednia są przez cały czas widzialne.

(\*\*\*) Śmigłowce można użytkować przy widzialności w locie obniżonej do 1 500 m, pod warunkiem że cel lotu lub konstrukcja pośrednia są przez cały czas widzialne.

#### **SPA.HOFO.135 Ograniczenia prędkości dla operacji do lokalizacji morskich**

Operacja do lokalizacji morskiej jest wykonywana wyłącznie w przypadku, gdy prędkość wiatru na lądowisku śmigłowcowym ma nie przekroczyć 60 węzłów z uwzględnieniem porywów.

#### **SPA.HOFO.140 Wymagania dotyczące osiągnięć w lokalizacjach morskich**

Śmigłowce startujące z lokalizacji morskich i lądujące w lokalizacjach morskich są eksploatowane zgodnie z wymogami dotyczącymi osiągnięć określonymi w odpowiednim załączniku zgodnie z rodzajem operacji.

#### **SPA.HOFO.145 System monitorowania danych lotu (FDM)**

- a) Podczas wykonywania operacji CAT przy użyciu śmigłowców wyposażonych w pokładowy rejestrator parametrów lotu operator ustanawia i utrzymuje system FDM, jako część zintegrowanego systemu zarządzania, do dnia 1 stycznia 2019 r.
- b) System FDM nie przewiduje sankcji i obejmuje odpowiednie zabezpieczenia w celu ochrony źródła/źródeł danych.

#### **SPA.HOFO.150 System śledzenia pozycji statku powietrznego**

Operator ustanawia i utrzymuje monitorowany system śledzenia pozycji statku powietrznego na potrzeby operacji morskich w nieprzyjaznym środowisku od momentu wylotu śmigłowca do momentu przybycia do miejsca docelowego.

**SPA.HOFO.155 System monitorowania skutków wibracji (VHM)**

- a) Następujące rodzaje śmigłowców wykonujących operacje morskie CAT w nieprzyjaznym środowisku muszą być wyposażone w system VHM umożliwiający monitorowanie stanu krytycznych systemów wirnika i napędu wirnika, do dnia 1 stycznia 2019 r.:
- 1) skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, które po raz pierwszy otrzymały indywidualne świadectwo zdatności do lotu (C of A) po dniu 31 grudnia 2016 r.;
  - 2) wszystkie śmigłowce o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) większej niż 9, którym po raz pierwszy wydano indywidualne C of A przed dniem 1 stycznia 2017 r.;
  - 3) wszystkie śmigłowce, którym po raz pierwszy wydano indywidualne C of A po dniu 31 grudnia 2018 r.
- b) Operator musi posiadać system do celów:
- 1) gromadzenia danych, z uwzględnieniem generowanych przez system ostrzeżeń;
  - 2) analizy i określenia sprawności komponentu; oraz
  - 3) reagowania na wykryte awarie w stadium początkowym.

**SPA.HOFO.160 Wymogi dotyczące wyposażenia**

- a) Operator musi spełnić następujące wymogi dotyczące wyposażenia:
- 1) System nagłośnienia kabiny pasażerskiej (PA) w śmigłowcach wykorzystywanych w operacjach CAT oraz w operacjach niezarobkowych przy użyciu skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym (NCC):
    - (i) śmigłowce o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) większej niż 9 muszą być wyposażone w system PA;
    - (ii) śmigłowce o MOPSC wynoszącej nie więcej niż 9 nie muszą być wyposażone w system PA, jeżeli operator może wykazać, że głos pilota jest zrozumiały ze wszystkich miejsc pasażerskich w czasie lotu.
  - 2) *Radiowysokościomierz*

Śmigłowce muszą być wyposażone w radiowysokościomierz, który może emitować ostrzeżenie dźwiękowe przy zejściu poniżej zadanej wysokości względnej oraz ostrzeżenie wizualne na wysokości wybranej przez pilota.

b) *Wyjścia awaryjne*

Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, i wszystkie drzwi, okna lub inne otwory, które są odpowiednie do awaryjnego wychodzenia, a także urządzenia służące do ich otwierania, muszą być wyraźnie oznaczone w celu zapewnienia osobom na pokładzie odniesień wzrokowych w świetle dziennym i w ciemności. Oznaczenia te muszą być zaprojektowane w taki sposób, by pozostawały widoczne po kapotowaniu śmigłowca lub zanurzeniu kabiny pod wodę.

c) *Śmigłowcowy zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (HTAWS)*

Śmigłowce użytkowane w operacjach CAT o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 3 175 kg lub MOPSC większej niż 9, dla których wydano po raz pierwszy indywidualne C of A po dniu 31 grudnia 2018 r., muszą być wyposażone w HTAWS spełniający wymogi wyposażenia klasy A, jak określono w dopuszczalnej normie.

**SPA.HOFO.165 Dodatkowe procedury i wyposażenie na potrzeby operacji w nieprzyjaznym środowisku**

a) *Kamizelki ratunkowe*

Zatwierdzone kamizelki ratunkowe muszą być noszone przez cały czas przez wszystkie osoby na pokładzie, chyba że są noszone zintegrowane kombinezony ratunkowe spełniające łączne wymogi dotyczące kombinezonu ratunkowego i kamizelki ratunkowej.



b) *Kombinezony ratunkowe*

Wszyscy pasażerowie na pokładzie muszą nosić zatwierdzony kombinezon ratunkowy, jeżeli:

- 1) dostępne dowódcy/pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C; lub
- 2) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia; lub
- 3) lot ma być wykonany w nocy w nieprzyjnym środowisku.

c) *Awaryjny system tlenowy*

Wszystkie osoby na pokładzie muszą posiadać awaryjny system tlenowy i być poinstruowane w zakresie jego użytkowania.

d) *Tratwy ratunkowe*

- 1) wszystkie przewożone tratwy ratunkowe muszą być umieszczane w sposób zapewniający ich użyteczność w warunkach na morzu, dla których oceniono na potrzeby certyfikacji właściwości śmigłowca w zakresie wodowania, unoszenia się na powierzchni i trymowania;
- 2) wszystkie przewożone tratwy ratunkowe muszą być zainstalowane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;
- 3) liczba przewożonych tratw ratunkowych:
  - (i) w przypadku śmigłowców przewożących mniej niż 12 osób – co najmniej jedna tratwa ratunkowa o pojemności nominalnej nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie; lub
  - (ii) w przypadku śmigłowców przewożących więcej niż 11 osób – co najmniej dwie tratwy ratunkowe, wystarczające do zabrania wszystkich osób, które mogą się znajdować na pokładzie, oraz w razie utraty jednej tratwy pozostałe tratwy mają przeciążalność wystarczającą, aby zabrać wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca;
- 4) każda tratwa musi być wyposażona w co najmniej jeden zestaw ratunkowego awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT(S)); oraz
- 5) każda tratwa musi mieć wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

e) *Awaryjne oświetlenie kabiny*

Śmigłowiec musi być wyposażony w system oświetlenia awaryjnego posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca.

f) *Automatycznie uruchamiany awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT(AD))*

Śmigłowiec musi być wyposażony w ELT(AD), umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz.

g) *Blokowanie drzwi, których nie można odrzucić*

Drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania, muszą posiadać urządzenia blokujące je w pozycji otwartej w taki sposób, aby urządzenia te nie przeszkadzały osobom znajdującym się na pokładzie w wyjściu przy wszystkich warunkach na morzu aż do warunków maksymalnych, które należy ocenić na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.

h) *Wyjścia awaryjne i luki ratunkowe*

Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, i wszystkie drzwi, okna lub inne otwory odpowiednie do użycia podczas ewakuacji pod wodą muszą być wyposażone tak, aby mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej.

- (i) Niezależnie od przepisów powyższych lit. a), b) i c), operator może, w oparciu o ocenę ryzyka, pozwolić pasażerom o ograniczeniach mających przyczyny medyczne znajdującym się w lokalizacji morskiej na częściowe założenie lub niezałożenie kamizełek ratunkowych, kombinezonów ratunkowych lub awaryjnych systemów tlenowych w czasie lotów powrotnych lub przelotów pomiędzy lokalizacjami morskimi.

**SPA.HOFO.170 Wymagania dotyczące załogi**

a) Operator ustanawia:

- 1) kryteria doboru członków załóg lotniczych, biorąc pod uwagę ich wcześniejsze doświadczenie;
- 2) minimalne doświadczenie dowódcy/pilota dowódcy, który ma wykonywać operacje morskie; oraz
- 3) program szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej, który każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć z wynikiem pozytywnym. Program taki musi być dostosowany do środowiska morskiego i obejmować procedury normalne, nienormalne i awaryjne, zarządzanie zasobami załogi, szkolenie w przypadku przedostania się wody do statku powietrznego oraz szkolenie z zakresu przetrwania na morzu.

b) Wymagania dotyczące bieżącej praktyki

Pilot użytkuje śmigłowiec przewożący pasażerów:

- 1) w lokalizacji morskiej jako dowódca lub pilot dowódca, bądź drugi pilot, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni wykonał co najmniej 3 starty, odloty, podejścia i lądowania w lokalizacji morskiej śmigłowcem tego samego typu lub w pełnym symulatorze lotu (FFS) odpowiadającym danemu typowi; lub
- 2) w nocy jako dowódca lub pilot dowódca, bądź drugi pilot, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni wykonał co najmniej 3 starty, odloty, podejścia i lądowania w nocy w lokalizacji morskiej śmigłowcem tego samego typu lub w FFS odpowiadającym danemu typowi.

Trzy starty i lądowania, o których mowa, muszą być wykonane w ramach operacji w załodze wielosobowej lub jednoosobowej, w zależności od operacji, która ma zostać wykonana;

c) Szczegółne wymogi dotyczące CAT:

- 1) okres 90 dni podany w lit. b) pkt 1 i pkt 2 powyżej może zostać przedłużony do 120 dni, pod warunkiem że w tym czasie pilot wykonywał loty liniowe pod nadzorem instruktora typu lub egzaminatora typu.
- 2) w przypadku niespełnienia przez pilota wymogów podanych w pkt 1, przed rozpoczęciem korzystania ze swoich uprawnień musi on ukończyć lot szkolny na śmigłowcu lub FFS danego typu śmigłowca, który ma zostać użyty, z uwzględnieniem co najmniej tych wymagań, które są określone w lit. b) pkt 1 i 2, zanim będzie mógł korzystać ze swoich uprawnień.”;

5) w załączniku VI (część NCC):

a) w NCO.GEN.106 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) skreśla się słowo „oraz” na końcu lit. a) pkt 4) ppkt (vii);
- (ii) dodaje się słowo „oraz” na końcu lit. a) pkt 4) ppkt (viii);
- (iii) dodaje się lit. a) pkt 4) nowy ppkt (ix) w brzmieniu:

„(ix) wszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne dla nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów są odpowiednie i aktualne.”;

b) dodaje się NCC.OP.116 w brzmieniu:

**„NCC.OP.116 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów – samoloty i śmigłowce**

W przypadku gdy PBN jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, operator zapewnia, by:

- a) odpowiednia specyfikacja PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdolności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz
- b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.”;

c) NCC.OP.145 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne urządzenia satelitarne, instalacje naziemne lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.”;

d) w NCC.OP.152 wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się słowo „oraz” na końcu lit. b) pkt 2) ppkt (ii);

(ii) skreśla się lit. b) pkt 3;

e) dodaje się NCC.OP.153 w brzmieniu:

**„NCC.OP.153 Lotniska docelowe – procedury podejścia według wskazań przyrządów**

Pilot dowódca zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek braku możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.”;

f) NCC.OP.220 otrzymuje brzmienie:

**„NCC.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)**

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe, tak aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.”;

g) NCC.IDE.A.180 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi mieć:

1) jeden punkt zwalniania;

2) na siedzeniach dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie; oraz

3) na siedzeniach załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota:

(i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie; lub

(ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:

A) samoloty o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż dziewięć, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;

B) samoloty o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż dziewięć, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym C of A wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.”;

h) w NCC.IDE.A.250 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) w przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;

- i) NCC.IDE.A.260 otrzymuje brzmienie:

**„NCC.IDE.A.260 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

- a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.
- b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.
- c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.”;

- j) skreśla się lit. b) w NCC.IDE.H.215;

- k) NCC.IDE.H.226 otrzymuje brzmienie:

**„NCC.IDE.H.226 Kombinezony ratunkowe członków załogi**

Każdy członek załogi musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy, jeżeli pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:

- a) loty nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu większej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; oraz
- b) dostępne pilotowi dowódcy/dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C.”;
- l) skreśla się NCC.IDE.H.231;
- m) w NCC.IDE.H.250 dodaje się lit. d) w brzmieniu:
- „d) w przypadku gdy operacje PBN są konieczne, statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;
- n) dodaje się NCC.IDE.H.260 w brzmieniu:

**„NCC.IDE.H.260 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

- a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.
- b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.
- c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.”;

- 6) w załączniku VII (część NCO):

- a) w NCO.GEN.105 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) skreśla się słowo „oraz” na końcu lit. a) pkt 4) ppkt (v);
- (ii) dodaje się słowo „oraz” na końcu lit. a) pkt 4) ppkt (vi);

(iii) dodaje się lit. a) pkt 4 ppkt (vii) w brzmieniu:

„(vii) wszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne na potrzeby PBN są odpowiednie i aktualne;”;

b) w NCO.GEN.140 dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) Uzasadnione ilości artykułów i substancji, które zostałyby w innym przypadku zaklasyfikowane jako materiały niebezpieczne i które są wykorzystywane w celu łatwiejszego zapewnienia bezpieczeństwa lotu, w sytuacji gdy ich obecność na pokładzie statku powietrznego jest wskazana, gdyż zapewnia ich natychmiastową dostępność do celów operacyjnych, uznaje się za dopuszczalne na mocy pkt 1.2.2.1 lit. a) Instrukcji Technicznych. Powyższe jest niezależne od tego, czy takie artykuły lub substancje są wymagane na pokładzie lub przewidziane do użycia w związku z danym lotem.

Pakowanie lub załadunek na pokład powyższych artykułów i substancji przeprowadza się na odpowiedzialność pilota dowódcy, w taki sposób, aby zminimalizować zagrożenia dla członków załogi, pasażerów, ładunku lub statku powietrznego podczas użytkowania statku powietrznego.”;

c) dodaje się NCO.OP.116 w brzmieniu:

#### **„NCO.OP.116 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów – samoloty i śmigłowce**

W przypadku gdy PBN jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, pilot dowódca zapewnia, aby:

a) odpowiednia specyfikacja nawigacyjna PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdadności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz

b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.”;

d) NCC.OP.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne urządzenia satelitarne, instalacje naziemne lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.”;

e) dodaje się NCO.OP.142 w brzmieniu:

#### **„NCO.OP.142 Lotniska docelowe – procedury podejścia według wskazań przyrządów**

Pilot dowódca zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek braku możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.”;

f) NCO.OP.190 otrzymuje brzmienie:

#### **„NCO.OP.190 Użycie dodatkowego tlenu**

a) Pilot dowódca musi dopilnować, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy pilot dowódca ustali, że na wysokości bezwzględnej planowanego lotu brak tlenu może doprowadzić do upośledzenia zdolności członków załogi oraz musi dopilnować, aby dodatkowy tlen był dostępny dla pasażerów w sytuacji, gdy brak tlenu może mieć na nich szkodliwy wpływ.

b) We wszystkich pozostałych przypadkach, gdy pilot dowódca nie jest w stanie określić, jaki może być wpływ braku tlenu na osoby znajdujące się na pokładzie, zapewnia, by:

1) wszyscy członkowie załogi wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie pasażerskiej mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

2) wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie używały dodatkowego tlenu przez każdy okres czasu, w którym barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie pasażerskiej jest większa niż 13 000 stóp.”;

- g) dodaje się NCO.OP.220 w brzmieniu:

**„NCO.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)**

Jeżeli stosowany jest ACAS II, pilot dowódca musi stosować odpowiednie procedury operacyjne oraz być odpowiednio wyszkolony.”;

- h) NCO.IDE.A.140 lit. a) pkt 4) otrzymuje brzmienie:

„4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu załogi lotniczej, posiadający jeden punkt zwalniania dla samolotów z CofA wydanym raz pierwszy w dniu lub po dniu 25 sierpnia 2016 r.”;

- i) NCO.IDE.A.155 otrzymuje brzmienie:

**„NCO.IDE.A.155 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji**

Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane, gdy podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z NCO.OP.190, muszą posiadać wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.”;

- j) w NCO.IDE.A.195 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) w przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;

- k) dodaje się NCO.IDE.A.205 w brzmieniu:

**„NCO.IDE.A.205 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Pilot dowódca zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, pilot dowódca musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach pilot nie korzysta z przedmiotowych danych.”;

- l) NCO.IDE.H.155 otrzymuje brzmienie:

**„NCO.IDE.H.155 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji**

Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane, gdy podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z NCO.OP.190, muszą posiadać wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.”;

- m) w NCO.IDE.H.195 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) w przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;

- n) dodaje się NCO.IDE.H.205 w brzmieniu:

**„NCO.IDE.H.205 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

- b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.
- c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach pilot nie korzysta z przedmiotowych danych.”;

- o) NCO.IDE.S.130 otrzymuje brzmienie:

**„NCO.IDE.S.130 Dodatkowy tlen**

Szybowce użytkowane, gdy podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z NCO.OP.190, muszą posiadać wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.”;

- p) NCO.SPEC.110 pkt f) otrzymuje brzmienie:

„f) zapewnia, by specjaliści zadaniowi oraz członkowie załogi korzystali z dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy pilot dowódca ustali, że na wysokości bezwzględnej planowanego lotu brak tlenu może spowodować upośledzenie zdolności członków załogi lub specjalistów zadaniowych. Jeżeli pilot dowódca nie może określić, w jaki sposób brak tlenu może wpłynąć na osoby znajdujące się na pokładzie, zapewnia, by specjaliści zadaniowi oraz członkowie załogi korzystali z dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.”;

- 7) w załączniku VIII (część SPO):

- a) w SPO.GEN.107 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) skreśla się słowo „oraz” na końcu lit. a) pkt 4) ppkt (v);
- (ii) dodaje się słowo „oraz” na końcu lit. a) pkt 4) ppkt (vi);
- (iii) dodaje się nową lit. a) pkt 4) ppkt (vii) w brzmieniu:

„(vii) wszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne na potrzeby PBN są odpowiednie i aktualne.”;

- b) dodaje się SPO.OP.116 w brzmieniu:

**„SPO.OP.116 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów – samoloty i śmigłowce**

W przypadku gdy PBN jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, operator zapewnia, by:

- a) odpowiednia specyfikacja PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatości do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz
- b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.”;
- c) SPO.OP.140 lit. a) otrzymuje brzmienie:
  - „a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne urządzenia satelitarne, instalacje naziemne lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.”;
- d) skreśla się lit. b) pkt 3) w SPO.OP.151;

- e) dodaje się SPO.OP.152 w brzmieniu:

**„SPO.OP.152 Lotniska docelowe – procedury podejścia według wskazań przyrządów**

Pilot dowódca zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek braku możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.”;

- f) SPO.OP.205 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe, tak aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.”;

- g) w SPO.IDE.A.160 lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) w przypadku samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty – pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu załogi lotniczej, posiadający jeden punkt zwalniania dla samolotów z CofA wydanym raz pierwszy w dniu lub po dniu 25 sierpnia 2016 r.;

d) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym – pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia posiadający urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:

1) na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota; oraz

2) na każdym siedzeniu obserwatora położonym w kabinie załogi lotniczej.”;

- h) w SPO.IDE.A.160 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia, wymagany zgodnie z lit. d), musi mieć:

1) jeden punkt zwalniania;

2) na siedzeniach załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota:

(i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie; lub

(ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:

A) samoloty o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż dziewięć, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;

B) samoloty o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż dziewięć, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym C of A wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.”;

- i) w SPO.IDE.A.220 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) w przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdadności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;

- j) dodaje się SPO.IDE.A.230 w brzmieniu:

**„SPO.IDE.A.230 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.



- b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.
- c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.”;

- k) SPO.IDE.H.198 otrzymuje brzmienie:

**„SPO.IDE.H.198 Kombinezony ratunkowe – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym**

Każda znajdująca się na pokładzie osoba musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy, jeżeli pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:

- a) loty nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu większej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; oraz
- b) dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C.”;

- l) skreśla się SPO.IDE.H.201;

- m) w SPO.IDE.H.220 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) w przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatości do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.”;

- n) dodaje się SPO.IDE.H.230 w brzmieniu:

**„SPO.IDE.H.230 Zarządzanie bazami danych lotniczych**

- a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.
- b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.
- c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.”;

---