

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1975**z dnia 14 grudnia 2018 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań dotyczących operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców i elektronicznej torby pilota**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono warunki dotyczące bezpieczeństwa różnych rodzajów operacji lotniczych wykonywanych statkami powietrznymi różnych kategorii, w tym operacji wykonywanych przy użyciu szybowców.
- (2) Operatorzy zaangażowani w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) i (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139, są zobowiązani do spełnienia odpowiednich zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do tego rozporządzenia.
- (3) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1976 ⁽³⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców. Od dnia rozpoczęcia stosowania wspomnianego powyżej rozporządzenia takie operacje nie powinny już dłużej podlegać ogólnym zasadom dotyczącym operacji lotniczych, określonym w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012. Przepisy w zakresie nadzoru nad operacjami lotniczymi sprawowanego przez właściwe organy państw członkowskich, określone w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 oraz w załączniku II do tego rozporządzenia, powinny jednak nadal mieć zastosowanie do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców, ponieważ wymagania te nie są specyficzne dla jakiegokolwiek operacji lotniczej, lecz mają zastosowanie horyzontalnie w odniesieniu do wszelkich takich operacji.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby uwzględnić nowe przepisy mające zastosowanie do operacji wykonywanych przy użyciu szybowców, a także wyjaśnić, które przepisy tego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do operacji wykonywanych przy użyciu szybowców.
- (5) Biorąc pod uwagę ścisły związek między przepisami rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976 a przepisami niniejszego rozporządzenia, daty rozpoczęcia ich stosowania powinny przypadać równocześnie.
- (6) W 2014 r. ICAO wprowadziła w załączniku 6 część I i część III sekcja II przepisy dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota przy operacjach zarobkowego transportu lotniczego. Przepisy te zawierają ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota, a także wymóg zatwierdzenia operacyjnego w odniesieniu do stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota wykorzystywanych do bezpiecznego użytkowania statku powietrznego. W związku z tym konieczne jest dostosowanie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 do przepisów ICAO poprzez wprowadzenie nowego przepisu zawierającego ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota w zarobkowym transporcie lotniczym oraz nowych przepisów, pozwalających na zatwierdzenie operacyjne stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota, których nieprawidłowe działanie klasyfikuje się co najwyżej jako zdarzenie o drugorzędnym znaczeniu.
- (7) W 2014 r. ICAO wprowadziła w załączniku 6 część II i część III sekcja III przepisy dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota w lotnictwie ogólnym. Przepisy te zawierają ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota, a także wymóg ustanowienia przez umawiające się państwa kryteriów stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota wykorzystywanych do bezpiecznego użytkowania statku powietrznego. W związku z tym konieczne jest dostosowanie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 do przepisów ICAO przez wprowadzenie – w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz specjalistycznych operacji przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym – nowych przepisów zawierających ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota oraz wymogi dotyczące stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota, których nieprawidłowe

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 (zob. s. 64 niniejszego Dziennika Urzędowego)..

działanie klasyfikuje się co najwyżej jako zdarzenie o drugorzędnym znaczeniu. Ponadto niniejsze rozporządzenie zmienia rozporządzenie (UE) nr 965/2012, dostosowując wymogi dotyczące przenośnych urządzeń elektronicznych do operacji niezarobkowych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym do ogólnych przepisów ICAO dotyczących wyposażenia elektronicznej torby pilota.

- (8) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych w zakresie szczegółowych przepisów dotyczących eksploatacji szybowców i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽¹⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych dotyczących stosowania elektronicznej torby pilota i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽²⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

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

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców, w tym dotyczące inspekcji na płycie statków powietrznych operatorów objętych nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo, kiedy znajdują się one na lotniskach położonych na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów.

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również szczegółowe przepisy dotyczące warunków wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) i (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139, z wyjątkiem balonów i szybowców, wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego, uprawnień i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz warunków, w których – ze względów bezpieczeństwa – przeprowadzanie operacji lotniczych jest zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków.

3. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczegółowe przepisy dotyczące warunków i procedur dokonywania zgłoszeń przez operatorów prowadzących zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu samolotów i śmigłowców lub niezarobkowe operacje przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, dotyczących ich zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i dostępności środków na ten cel, a także warunków i procedur sprawowania nadzoru nad takimi operatorami.”;

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców. W odniesieniu do takich operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów innych niż balony gazowe na uwięzi oraz szybowców zastosowanie mają jednak wymagania w zakresie sprawowania nadzoru określone w art. 3.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1, 1a i 1b otrzymują brzmienie:

„1. »Samolot« oznacza stałopłat o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na skrzydła.

1a. »Śmigłowiec« oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w locie głównie w wyniku oddziaływania powietrza na co najmniej jeden wirnik o napędzie silnikowym, głównie w osiach pionowych.

1b. »Balon« oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny z załogą, który nie posiada napędu silnikowego i utrzymuje się w locie w wyniku wykorzystania gazu lżejszego od powietrza albo zainstalowanego w balonie ogrzewacza powietrza, w tym balony gazowe, balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej, a także sterowce na ogrzane powietrze, mimo iż posiadają one napęd silnikowy.”;

⁽¹⁾ Opinia nr 07/2017 Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 23 sierpnia 2017 r., dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany zasad operacyjnych dotyczących eksploatacji szybowców.

⁽²⁾ Opinia nr 10/2017 Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 18 grudnia 2017 r., dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

b) dodaje się pkt 1c, 1d i 1e w brzmieniu:

- „1c. »Szybowiec« oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika.
- 1d. »Operacja zarobkowa« oznacza każdą operację wykonywaną przy użyciu statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, która jest dostępna publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępna publicznie, jest wykonywana na podstawie umowy między operatorem a klientem, przy czym klient nie ma kontroli nad operatorem.
- 1e. »Balon gazowy na uwięzi« oznacza balon gazowy z systemem przytrzymującym, przy pomocy którego jest on na stałe zakotwiczony w ustalonym punkcie podczas operacji.”;

c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

- „9. »Lot zapoznawczy« oznacza każdą operację wykonywaną za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, polegającą na wykonaniu krótkiego lotu okrężnego w celu pozyskania nowych adeptów lub nowych członków, przeprowadzaną przez organizację szkoleniową, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 (*), lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).”;

3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. Operatorzy wykorzystują samolot lub śmigłowiec do celów operacji zarobkowego transportu lotniczego (zwanymi dalej »operacjami CAT«) tylko zgodnie z załącznikami III i IV.”;

b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

- „b) samolotów i śmigłowców wykorzystywanych do transportu materiałów niebezpiecznych (Dangerous Goods – DG).”;

c) ust. 4, 5 i 6 otrzymują brzmienie:

- „4. Operatorzy samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym niezarobkowych operacjach specjalistycznych, eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

5. Organizacje szkoleniowe, o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, przeprowadzając loty szkoleniowe do, w granicach lub z Unii, wykorzystują:

- a) skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VI;
- b) inne samoloty i śmigłowce, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

6. Operatorzy eksploatują samolot lub śmigłowiec do celów zarobkowych operacji specjalistycznych wyłącznie zgodnie z wymogami określonymi w załącznikach III i VIII.”;

4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów art. 18 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 i przepisów podczęści P załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 (*) dotyczących zezwolenia na lot, następujące loty wykonuje się w dalszym ciągu zgodnie z wymaganiami określonymi w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym ma siedzibę lub miejsce zamieszkania:

- a) loty związane z wprowadzaniem nowych lub modyfikacją istniejących typów samolotów lub śmigłowców wykonywane przez organizacje projektujące lub produkujące w ramach przysługujących im przywilejów;
- b) loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania samolotu lub śmigłowca na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy, eksportu lub inne podobne potrzeby.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;

- b) ust. 4a otrzymuje brzmienie:
- (i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „4a. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 1 i art. 6 następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII:”;
- (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) loty zapoznawcze, zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.”;
- 5) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 usuwa się numerację, a akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 28 października 2012 r.”;
- b) uchyla się ust. 2–6;
- 6) w załącznikach I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 9 lipca 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 grudnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się pkt 6;

b) skreśla się pkt 11a;

c) dodaje się pkt 42a, 42b i 42c w brzmieniu:

„42a) »Aplikacja EFB« oznacza zainstalowane na platformie serwerowej EFB oprogramowanie komputerowe, które umożliwia realizację co najmniej jednej konkretnej funkcji operacyjnej, wspierającej operacje lotnicze.

42b) »Platforma serwerowa EFB« oznacza sprzęt komputerowy, gdzie na stałe wbudowane są zdolności obliczeniowe i podstawowe oprogramowanie, w tym system operacyjny i oprogramowanie wejścia/wyjścia.

42c) »System EFB« oznacza sprzęt komputerowy (w tym wszelkie baterie, elementy łączności, komponenty wejścia/wyjścia) oraz oprogramowanie komputerowe (w tym bazy danych i system operacyjny), potrzebne do obsługi planowanej(-ych) aplikacji EFB.”;

d) dodaje się pkt 44a w brzmieniu:

„44a) »elektroniczna torba pilota (EFB)« ang. *electronic flight bag*, oznacza elektroniczny system informacyjny, w skład którego wchodzi urządzenia i aplikacje dla załogi lotniczej, umożliwiające przechowywanie, aktualizację, wyświetlanie i przetwarzanie danych EFB, co ułatwia wykonywanie operacji lotniczych lub obowiązków.”;

e) skreśla się pkt 57;

f) dodaje się pkt 69a w brzmieniu:

„69a) »Interfejs człowiek–maszyna (HMI)« oznacza komponenty niektórych urządzeń, które są w stanie obsługiwać interakcje człowiek–maszyna. Interfejs obejmuje sprzęt i oprogramowanie umożliwiające poddanie danych wprowadzanych przez użytkownika interpretacji i przetwarzaniu za pomocą maszyn lub systemów, które następnie dostarczają użytkownikowi wymagane wyniki.”;

g) pkt 78a otrzymuje brzmienie:

„78a) »Nieprawidłowe działanie o drugorzędym znaczeniu« oznacza nieprawidłowe działanie, które nie ogranicza znacząco bezpieczeństwa statku powietrznego i wymaga podjęcia przez załogę lotniczą czynności, które jest ona w stanie bez trudu wykonać.”;

h) dodaje się pkt 78b w brzmieniu:

„78b) »Nadużywanie substancji« oznacza stosowanie co najmniej jednej substancji psychoaktywnej przez załogę lotniczą, członków personelu pokładowego lub innych członków personelu, od którego zależy bezpieczeństwo, w sposób, który:

a) stanowi bezpośrednie zagrożenie dla używającej ich osoby lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych osób; lub

b) wywołuje lub pogłębia problemy lub zaburzenia o charakterze zawodowym, społecznym, umysłowym, psychicznym lub fizycznym.”;

i) dodaje się pkt 96a i 96b w brzmieniu:

„96a) »Przenośna EFB« oznacza używaną w kabinie pilota przenośną platformę serwerową EFB, która nie stanowi części konfiguracji certyfikowanych statków powietrznych.

96b) »Przenośne urządzenie elektroniczne (PED)« ang. *portable electronic device*, oznacza każde urządzenie elektroniczne, zazwyczaj – ale nie tylko – elektronikę użytkową, zabrane na pokład statków powietrznych przez członków załogi, pasażerów lub jako część ładunku, które nie stanowi części konfiguracji certyfikowanych statków powietrznych. Obejmuje to wszystkie urządzenia zużywające energię elektryczną. Energia elektryczna może być dostarczana ze źródeł wewnętrznych, takich jak baterie (wielokrotnego ładowania lub nieładowalne), lub poprzez urządzeń do określonych źródeł energii elektrycznej na statkach powietrznych.”;

j) dodaje się pkt 120a i 120b w brzmieniu:

„120a) »Aplikacja EFB typu A« oznacza aplikację EFB, której niesprawność lub niewłaściwe stosowanie nie ma wpływu na bezpieczeństwo.

120b) »Aplikacja EFB typu B« oznacza aplikację EFB:

a) której niesprawność lub niewłaściwe stosowanie klasyfikuje się co najwyżej jako nieprawidłowe działanie o drugorzędym znaczeniu; oraz

b) która nie zastępuje ani nie powiela żadnego systemu ani funkcji wymaganych przepisami dotyczącymi zdolności do lotu, wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej lub zasadami operacyjnymi.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt ARO.GEN.120 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Właściwy organ ocenia wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań proponowane przez organizację zgodnie z:

- 1) pkt ORO.GEN.120 lit. b) (część ORO) załącznika III do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w przypadku balonów – z pkt BOP.ADD.010 (część BOP) załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 (*); lub
- 3) w przypadku szybowców – z pkt SAO.DEC.100 lit. c) (część SAO) załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 (**);

poprzez analizę przedłożonej dokumentacji i – o ile zostanie to uznane za konieczne – poprzez przeprowadzenie inspekcji organizacji.

Jeśli właściwy organ stwierdzi, że alternatywne sposoby spełnienia wymagań są zgodne z przepisami wykonawczymi, właściwy organ niezwłocznie:

- 1) powiadamia wnioskodawcę o możliwości wdrożenia proponowanych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań oraz, w stosownych przypadkach, dokonuje odpowiednich zmian w zatwierdzeniu, zezwoleniu na operacje specjalistyczne lub certyfikacie wnioskodawcy; oraz
- 2) powiadamia agencję o ich treści, przekazując również kopie wszystkich istotnych dokumentów;
- 3) informuje pozostałe państwa członkowskie o zatwierdzonych alternatywnych sposobach spełnienia wymagań.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

(**) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe wymagania dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).”;

b) pkt ARO.GEN.345 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Otrzymawszy zgłoszenie od organizacji prowadzącej lub zamierzającej prowadzić działalność, w przypadku której takie zgłoszenie jest wymagane, właściwy organ sprawdza, czy zgłoszenie to zawiera wszystkie informacje wymagane:

- 1) zgodnie z pkt ORO.DEC.100 (część ORO) załącznika III do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w przypadku operatorów balonów zgodnie z pkt BOP.ADD.100 (część BOP) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/395; lub
- 3) w przypadku operatorów szybowców zgodnie z pkt SAO.DEC.100 (część SAO) załącznika II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976.

Po zweryfikowaniu wymaganych informacji właściwy organ przekazuje danej organizacji potwierdzenie odbioru zgłoszenia.”;

c) w dodatku II tabela (EASA FORM 139) otrzymuje brzmienie:

„SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)				
Dane kontaktowe organu wydającego Telefon ⁽¹⁾ : _____; Faks: _____; E-mail: _____				
Nr AOC ⁽²⁾ :		Nazwa operatora ⁽³⁾ :		Data ⁽⁴⁾ :
		Nazwa handlowa poprzedzona DBA:		Podpis:
Nr specyfikacji operacyjnych:				
Model statku powietrznego ⁽⁵⁾ :				
Znaki rejestracyjne ⁽⁶⁾ :				
Rodzaje operacji: zarobkowy transport lotniczy <input type="checkbox"/> pasażerski <input type="checkbox"/> towarowy <input type="checkbox"/> inny ⁽⁷⁾ : _____				
Obszar prowadzenia operacji ⁽⁸⁾ :				
Specjalne ograniczenia ⁽⁹⁾ :				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie ⁽¹⁰⁾	Uwagi
Materiały niebezpieczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje przy ograniczonej widzialności Start Podejście i lądowanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego ⁽¹⁵⁾ : min.	
Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje jednosilnikowego samolotu turbinowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Operacje śmigłowców z użyciem systemów noktowizyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Morskie operacje śmigłowców	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Szkolenie personelu pokładowego ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Ciągła zdatność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Pozostałe ⁽²³⁾				

- (1) Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
- (2) Wpisać numer powiązanego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).
- (3) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić skrót „DBA” (ang. *doing business as* – prowadzi działalność gospodarczą pod firmą).
- (4) Data wydania specyfikacji operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.
- (5) 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).
- (6) Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych 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.
- (7) Należy określić inne rodzaje przewozów (np. służba ratownictwa medycznego).
- (8) Wymienić obszary geograficzne, na których dozwolone jest prowadzenie operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej lub granic państwowych albo regionalnych).
- (9) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).
- (10) W tej kolumnie podać najłagodniejsze kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).
- (11) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB lub CAT IIIC. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.
- (12) Wpisać zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.
- (13) Pole „nie dotyczy” można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.
- (14) 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”.
- (15) Można podać również odległość graniczną (w NM) oraz typ silnika.
- (16) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (ang. performance-based navigation, PBN): na każde szczególne zatwierdzenie skomplikowanej PBN (np. RNP AR APCH) przeznaczają się jeden wiersz, odpowiednio ograniczenia podaje się w kolumnie „Specyfikacje” lub w kolumnie „Uwagi”. Zatwierdzenia dotyczące określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (17) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk.
- (18) Wpisać kombinację płatowiec/silnik danego samolotu.
- (19) Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń i egzaminów, jakie odbyć muszą kandydaci chcący uzyskać świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (20) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (21) Wprowadzenie wykazu aplikacji EFB typu B wraz z numerem referencyjnym urządzenia EFB (w przypadku przenośnego sprzętu EFB). Wykaz ten zawiera się w specyfikacjach operacyjnych lub w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (22) Wpisać imię i nazwisko osoby/nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatności do lotu oraz odniesienie do przepisu, w którym określono taki obowiązek, np. podczęść G w załączniku I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
- (23) 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 śmigłowców z/do miejsca wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowców w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowców 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 wydanie 4”

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ORO.GEN.110 lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) Niezależnie od przepisów lit. j) operatorzy prowadzący operacje zarobkowe przy użyciu któregośkolwiek z wymienionych poniżej statków powietrznych zapewniają odbycie przez załogę lotniczą odpowiedniego szkolenia lub odprawy w zakresie materiałów niebezpiecznych, aby załoga ta nabyła umiejętność rozpoznawania niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych wnoszonych na pokład przez pasażerów lub jako ładunek:

1) samolot jednosilnikowy z napędem śmigłowym o MCTOM nie większej niż 5 700 kg oraz MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień;

2) śmigłowiec jednosilnikowy inny niż skomplikowany technicznie śmigłowiec z napędem silnikowym, o MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień.”;

b) w pkt ORO.MLR.101 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem operacji przy użyciu jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MOPSC nie większej niż 5 lub jednosilnikowych nieskomplikowanych technicznie śmigłowców o MOPSC nie większej niż 5, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych zgodnie z VFR w dzień, podstawowa struktura instrukcji operacyjnej jest następująca:”;

- c) pkt ORO.FC.005 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) SEKCJĘ 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego, z wyjątkiem operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej oraz w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:
- 1) jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MCTOM nie większej niż 5 700 kg i MOPSC nie większej niż 5; lub
 - 2) jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym o MOPSC nie większej niż 5;”;
- d) pkt ORO.FTL.105 ppkt 13 otrzymuje brzmienie:
- „13) »czas lotu« oznacza w przypadku samolotów czas pomiędzy pierwszym wyjazdem z miejsca postoju statku powietrznego w celu wykonania startu do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej i wyłączenia wszystkich silników lub zatrzymania śmigieł.”;
- 4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) skreśla się pkt CAT.GEN.105;
 - b) dodaje się pkt CAT.GEN.MPA.141 w brzmieniu:
- „CAT.GEN.MPA.141 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)**
- a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.
 - b) Operator stosuje aplikację EFB typu B, tylko jeśli została ona zatwierdzona zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść M.”;
- c) w podczęści A skreśla się sekcję 2;
- d) w podczęści B skreśla się sekcję 2;
- e) pkt CAT.POL.MAB.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) W przypadku gdy dane i dokumentacja dotyczące masy i wyważenia są generowane są przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator:
- 1) sprawdza integralność danych wyjściowych, aby zapewnić, by dane nie wykroczyły poza ograniczenia AFM; oraz
 - 2) określa instrukcje i procedury dotyczące ich stosowania w instrukcji operacyjnej.”;
- f) w pkt CAT.POL.MAB.105 skreśla się lit. e);
- g) w podczęści C skreśla się sekcję 4;
- h) w podczęści D skreśla się sekcję 3;
- 5) w załączniku V dodaje się część M w brzmieniu:

„CZĘŚĆ M

ELEKTRONICZNA TORBA PILOTA (EFB)

SPA.EFB.100 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB) – zatwierdzenie do wykonywania operacji

- a) Operator wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze stosuje aplikację EFB typu B, tylko wtedy, gdy uzyskał od właściwego organu zezwolenie na jej stosowanie.
- b) Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji odnoszące się do stosowania aplikacji EFB typu B, operator przedstawia dowody na to, że:
 - 1) przeprowadzono ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określono powiązane z tym zagrożenia i zapewniono odpowiednie zarządzanie nimi i ograniczanie ich;
 - 2) interfejsy człowiek-maszyna urządzenia EFB i aplikacji EFB oceniono pod kątem zasady uwzględniania czynnika ludzkiego;
 - 3) ustanowiono system zarządzania EFB, a także ustanowiono i wdrożono procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniami EFB oraz aplikacjami EFB i korzystania z nich; obejmuje to procedury dotyczące:
 - (i) użytkowania EFB;

- (ii) zarządzania zmianami w EFB;
 - (iii) zarządzania danymi EFB;
 - (iv) konserwacji EFB; oraz
 - (v) bezpieczeństwa EFB;
- 4) platforma serwerowa EFB jest odpowiednia do planowanego zastosowania aplikacji EFB.
- Demonstracja ta musi odnosić się do konkretnej aplikacji EFB i platformy serwerowej EFB, na której aplikacja jest zainstalowana.”;
- 6) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się pkt NCC.GEN.131 w brzmieniu:
„NCC.GEN.131 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)
 - a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.
 - b) Przed korzystaniem z aplikacji EFB typu B operator:
 - 1) przeprowadza ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określając powiązane z tym zagrożenia i zapewniając odpowiednie zarządzanie nimi i ograniczenie ich; ocena ryzyka dotyczy zagrożeń związanych z interfejsem człowiek-maszyna dla danego urządzenia EFB i danej aplikacji EFB; oraz
 - 2) ustanawia system zarządzania EFB, obejmujący procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniami EFB oraz aplikacjami EFB i korzystania z nich.”;
 - b) pkt NCC.OP.200 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) Niezależnie od lit. a), w przypadku gdy loty szkoleniowe prowadzi organizacja szkoleniowa, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, takie sytuacje mogą być symulowane w obecności uczniów-pilotów na pokładzie.”;
- 7) w załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:
- a) skreśla się pkt NCO.GEN.102;
 - b) pkt NCO.GEN.103 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) rozpoczynać się i kończyć na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej;”;
 - c) pkt NCO.GEN.105 lit. a) ppkt 4 (iii) otrzymuje brzmienie:
„(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że – w stosownych przypadkach – lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z pkt NCO.IDE.A.105 lub NCO.IDE.H.105;”;
 - d) pkt NCO.GEN.125 otrzymuje brzmienie:
„NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne
Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na korzystanie na pokładzie statku powietrznego z przenośnych urządzeń elektronicznych, w tym z elektronicznej torby pilota (EFB), mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów i wyposażenia statku powietrznego lub na możliwości eksploatacji statku przez członków załogi lotniczej.”;
 - e) w pkt NCO.GEN.135 skreśla się lit. c);
 - f) w pkt NCO.OP.120 tytuł otrzymuje brzmienie:
„NCO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe – samoloty i śmigłowce”;
 - g) skreśla się pkt NCO.OP.156;
 - h) pkt NCO.OP.180 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) Niezależnie od lit. a), w przypadku gdy loty szkoleniowe prowadzi organizacja szkoleniowa, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, takie sytuacje mogą być symulowane w obecności uczniów-pilotów na pokładzie.”;
 - i) pkt NCO.POL.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.”;

- j) pkt NCO.IDE.A.160 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Samoloty, z wyjątkiem samolotów ELA1, wyposażone są w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
 - 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.”;
- k) w podczęści D skreśla się sekcję 3;
- 8) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt SPO.GEN.005 lit. c) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców przez samolot lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.”;
- b) skreśla się pkt SPO.GEN.102;
- c) pkt SPO.GEN.107 lit. a) ppkt 4 (iii) otrzymuje brzmienie:
- „(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) lub – w stosownych przypadkach – równoważnego dokumentu, zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SPO.IDE.A.105 lub SPO.IDE.H.105.”;
- d) dodaje się pkt SPO.GEN.131 w brzmieniu:
- „SPO.GEN.131 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)**
- a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.
 - b) Przed korzystaniem z aplikacji EFB typu B operator:
 - 1) przeprowadza ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określa powiązane z tym zagrożenia i zapewnia ich odpowiednie ograniczenie; ocena ryzyka dotyczy zagrożeń związanych z interfejsem człowiek-maszyna dla danego urządzenia EFB i danej aplikacji EFB; oraz
 - 2) ustanawia system zarządzania EFB, obejmujący procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniem EFB oraz aplikacjami EFB i używania ich”;
- e) w pkt SPO.GEN.140 skreśla się lit. c);
- f) pkt SPO.POL.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Statek powietrzny jest ważony przez producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.”;
- g) pkt SPO.IDE.A.180 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Samoloty, z wyjątkiem samolotów ELA1, wyposażone są w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
 - 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale kabiny oddzielonym od przedziału załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.”;
- h) w podczęści D skreśla się sekcję 3.
-