

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1976**z dnia 14 grudnia 2018 r.****ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139**

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) Komisja przyjmuje niezbędne przepisy wykonawcze w celu ustanowienia warunków dotyczących bezpiecznej eksploatacji szybowców zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, w przypadku gdy takie statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) tegoż rozporządzenia.
- (2) W świetle szczególnego charakteru operacji wykonywanych przy użyciu szybowców istnieje potrzeba ustanowienia specjalnych przepisów dotyczących takich operacji i ujęcia ich w odrębnym rozporządzeniu. Przepisy te powinny opierać się na ogólnych przepisach dotyczących operacji lotniczych, ustanowionych rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾, ale należy je zrestrukturyzować i uprościć, tak aby zapewnić, by były one proporcjonalne, a ich podstawę stanowiło podejście oparte na ocenie ryzyka, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego wykonywania operacji przy użyciu szybowców.
- (3) W odniesieniu do nadzoru nad osobami i organizacjami wymagania ustanowione w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i w załączniku II do tegoż rozporządzenia powinny nadal mieć zastosowanie do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców.
- (4) Ze względów bezpieczeństwa oraz w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 wszyscy operatorzy szybowców objęci niniejszym rozporządzeniem – z wyjątkiem organizacji projektujących lub produkujących, wykonujących określone operacje – powinni podlegać zestawowi wymagań podstawowych.
- (5) Biorąc pod uwagę mniej złożony charakter i mniejszą skalę operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców w porównaniu z innymi formami lotnictwa komercyjnego oraz stosując podejście oparte na analizie ryzyka, w przypadku operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców należy wymagać jedynie uprzedniego zgłoszenia właściwemu organowi, jak określono w art. 30 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady sporządzania tych deklaracji.
- (6) Biorąc pod uwagę szczególny charakter niektórych operacji i podejście oparte na analizie ryzyka, niektóre operacje wykonywane przy użyciu szybowców należy zwolnić z wymogu uprzedniego zgłoszenia.
- (7) Aby zapewnić płynne przejście do nowego systemu przepisów oraz aby wszystkie zainteresowane strony miały wystarczająco dużo czasu na przygotowanie się do stosowania tych nowych przepisów, niniejsze rozporządzenie powinno zacząć obowiązywać dopiero sześć miesięcy po jego wejściu w życie.
- (8) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽³⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

⁽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⁾ 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.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców, w przypadku gdy takie statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje określone w załączniku I oraz następujące definicje:

- 1) „szybowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika;
- 2) „silnik” oznacza urządzenie stosowane lub przeznaczone do stosowania jako napęd w szybowcach z napędem;
- 3) „szybowiec z napędem” oznacza szybowiec wyposażony w przynajmniej jeden silnik, który przy wyłączonym napędzie ma właściwości szybowca;
- 4) „operacja zarobkowa” oznacza każdą operację wykonywaną przy użyciu szybowca 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;
- 5) „lot zawodniczy” oznacza każdą operację lotniczą wykonywaną przy użyciu szybowca do celów uczestnictwa w wyścigach lub zawodach lotniczych, w tym loty w ramach przygotowania do takich operacji oraz loty wykonywane, by dotrzeć na miejsce wyścigów lub zawodów lotniczych i powrócić z nich;
- 6) „lot pokazowy” oznacza każdą operację lotniczą wykonywaną przy użyciu szybowca w celach pokazowych lub w celu dostarczenia rozrywki na zapowiedzianej otwartej imprezie publicznej, w tym loty w ramach przygotowania do takich operacji oraz loty wykonywane, by dotrzeć na miejsce zapowiedzianej imprezy i powrócić z niej;
- 7) „lot zapoznawczy” oznacza każdą operację lotniczą wykonywaną przy użyciu szybowca 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⁽¹⁾, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego;
- 8) „lot akrobacyjny” oznacza celowy manewr obejmujący nagłą zmianę położenia szybowca w przestrzeni, anormalne położenie przestrzenne szybowca lub anormalne przyspieszenie, które nie jest niezbędne do wykonywania normalnego lotu ani w procesie szkolenia do celów wydania licencji, certyfikatów lub uprawnień innych niż uprawnienia akrobacyjne;
- 9) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową operatora szybowca, gdzie realizuje się główne funkcje finansowe i wykonuje operacyjną kontrolę działalności, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu;
- 10) „umowa leasingu bez załogi” oznacza umowę między przedsiębiorstwami, zgodnie z którą leasingobiorca eksploatuje szybowiec na własną odpowiedzialność.

Artykuł 3

Operacje lotnicze

1. Operatorzy szybowców eksploatują szybowce zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania do organizacji projektujących lub produkujących, które spełniają odpowiednio warunki art. 8 i art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012⁽²⁾ i które eksploatują szybowiec – w granicach przysługujących im przywilejów – do celów wprowadzania lub modyfikacji typów szybowców.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

2. Zgodnie z art. 30 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139 operatorzy szybowców wykonują operacje zarobkowe dopiero po zgłoszeniu właściwemu organowi swoich zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją szybowców.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania do następujących operacji wykonywanych przy użyciu szybowców:

- a) operacji realizowanych na zasadzie podziału kosztów, pod warunkiem że wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie partycypują w bezpośrednich kosztach lotu szybowcem i ponoszą proporcjonalną część rocznych kosztów przechowywania, ubezpieczenia i obsługi technicznej szybowca;
- b) lotów zawodniczych lub lotów pokazowych, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub innego stosownego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów jest ograniczona do zwrotu bezpośrednich kosztów lotu szybowcem i proporcjonalnej części rocznych kosztów ponoszonych na przechowywanie, ubezpieczenie i obsługę techniczną szybowca, oraz że wartość zdobytych nagród nie przekracza wartości określonej przez właściwy organ;
- c) lotów zapoznawczych, lotów do celów zrzutu skoczków spadochronowych, holowania szybowców lub lotów akrobatycznych, wykonywanych albo 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, albo przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że szybowiec eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty takie mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji;
- d) lotów szkoleniowych wykonywanych 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.

Artykuł 4

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 I

DEFINICJE

[CZĘŚĆ DEF]

Do celów załącznika II stosuje się następujące definicje:

1. „akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC)” (ang. acceptable means of compliance) oznaczają niewiążące normy przyjęte przez agencję w celu przedstawienia sposobów spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych do niego;
 2. „alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC)” (ang. alternative means of compliance) oznaczają sposoby alternatywne do istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań lub sposoby polegające na zastosowaniu nowych środków służących zapewnieniu zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, w odniesieniu do których agencja nie przyjęła żadnych powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań;
 3. „pilot dowódca (PIC)” (ang. pilot-in-command) oznacza pilota wyznaczonego do dowodzenia i odpowiedzialnego za bezpieczny przebieg lotu;
 4. „instrukcja użytkownika w locie statku powietrznego (AFM)” (ang. aircraft flight manual) oznacza dokument zawierający obowiązujące i zatwierdzone ograniczenia eksploatacyjne i informacje dotyczące szybowca;
 5. „substancja psychoaktywna” oznacza: alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę, inne psychostymulanty, substancje halucynogenne i lotne rozpuszczalniki, z wyłączeniem kofeiny i tytoniu;
 6. „krytyczne fazy lotu” oznaczają: rozbieg przy starcie, wznoszenie po starcie, podejście końcowe, nieudane podejście, lądowanie, w tym dobieg po lądowaniu oraz wszelkie inne fazy lotu, które pilot dowódca uznaje za krytyczne dla bezpiecznej eksploatacji szybowca;
 7. „miejsce operacji lotniczej” oznacza miejsce niebędące lotniskiem, wybrane przez pilota dowódcę lub operatora do wykonania lądowania lub startu;
 8. „członek załogi” oznacza osobę wyznaczoną przez operatora do wykonywania obowiązków na pokładzie szybowca pod nadzorem pilota dowódcy, chyba że osobą tą jest sam pilot dowódca;
 9. „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;
 10. „materiały niebezpieczne” oznaczają wyroby lub substancje, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, wykazane na liście materiałów niebezpiecznych w instrukcjach technicznych lub sklasyfikowane jako takie zgodnie z tymi instrukcjami;
 11. „instrukcje techniczne” oznaczają najnowsze obowiązujące wydanie „Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”, łącznie z suplementem oraz wszelkimi dodatkami, opublikowane przez ICAO jako dokument 9284-AN/905;
 12. „operacja specjalistyczna wykonywana szybowcem” oznacza każdą zarobkową lub niezarobkową operację wykonywaną przy użyciu szybowca, której główny cel nie jest powiązany z typową działalnością sportowo-rekreacyjną, lecz z operacjami spadochronowymi, lotami na potrzeby mediów, telewizji lub realizacji filmów, lotami pokazowymi lub podobną wyspecjalizowaną działalnością;
 13. „noc” oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego. Zmierzch cywilny kończy się wieczorem, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu, natomiast świt cywilny zaczyna się rano, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu.
-

ZAŁĄCZNIK II

OPERACJE LOTNICZE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU SZYBOWCA

[CZĘŚĆ SAO]

PODCZĘŚĆ GEN

WYMOGI OGÓLNE

SAO.GEN.100 Zakres

Zgodnie z art. 3 w niniejszej podczęści ustanawia się wymogi, które musi spełniać każdy operator szybowców niebędący organizacją projektującą ani produkującą, o której mowa w art. 3 ust. 1 akapit drugi.

SAO.GEN.105 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym 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. Organ ten podlega wymogom określonym w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zgodnie z art. 1 ust. 7 tegoż rozporządzenia.

SAO.GEN.110 Wykazywanie spełniania wymagań

- a) Jeżeli zażąda tego właściwy organ, który zgodnie z pkt ARO.GEN.300 lit. a) pkt 2 w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 sprawdza ciągle spełnianie wymogów przez operatora, operator wykazuje spełnianie zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, a także wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- b) Aby wykazać spełnianie wymagań, operator może wykorzystać następujące środki:
 - 1) akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC);
 - 2) alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC).

SAO.GEN.115 Loty zapoznawcze

Loty zapoznawcze muszą być:

- a) wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR) w dzień; oraz
- b) nadzorowane pod względem ich bezpieczeństwa przez osobę, która została wyznaczona przez organizację odpowiedzialną za loty zapoznawcze.

SAO.GEN.120 Niezwłoczne reagowanie na problem w zakresie bezpieczeństwa

Operator wdraża:

- a) środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z pkt ARO.GEN.135 lit. c) załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
- b) dyrektywy zdatowności do lotu i inne obowiązkowe informacje wydane przez agencję zgodnie z art. 77 ust. 1 lit. h) rozporządzenia (UE) 2018/1139.

SAO.GEN.125 Wyznaczenie pilota dowódcy

Operator wyznacza pilota dowódcę, który posiada kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

SAO.GEN.130 Obowiązki pilota dowódcy

Pilot dowódca:

- a) odpowiada za bezpieczeństwo szybowca i wszelkich osób znajdujących się na pokładzie podczas operacji wykonywanych szybowcem;
- b) odpowiada za rozpoczęcie, kontynuację lub zakończenie lotu w interesie bezpieczeństwa;
- c) zapewnia wykonywanie wszystkich stosownych procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych;

- d) rozpoczyna lot wyłącznie po upewnieniu się, że uwzględnione zostały wszystkie wymogi eksploatacyjne, a mianowicie:
- 1) szybowiec jest zdalny do lotu;
 - 2) szybowiec został należycie zarejestrowany;
 - 3) wymagane do wykonania lotu przyrządy i wyposażenie znajdują się na pokładzie szybowca i funkcjonują;
 - 4) masa szybowca i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń określonych w instrukcji użytkownika statku powietrznego w locie (AFM);
 - 5) całe wyposażenie i bagaż odpowiednio załadowano i zabezpieczono oraz można przeprowadzić ewakuację awaryjną; oraz
 - 6) w żadnym momencie podczas lotu nie zostaną przekroczone określone w AFM ograniczenia eksploatacyjne dotyczące szybowca;
- e) zapewnia przeprowadzenie przeglądu przed lotem zgodnie z AFM;
- f) nie wykonuje obowiązków na pokładzie szybowca w żadnej z następujących sytuacji:
- 1) jeżeli jest niezdolny do wykonywania obowiązków z jakiegokolwiek powodu, w tym z powodu urazu, choroby, przyjmowania leków, zmęczenia bądź działania substancji psychoaktywnej, lub czuje się niedysponowany z innych przyczyn;
 - 2) jeżeli nie spełnia stosownych wymagań medycznych;
- g) odmawia przyjęcia na pokład lub usuwa z pokładu każdą osobę lub bagaż stanowiące potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa szybowca lub innych przewożonych nim osób;
- h) nie zezwala na przewóz szybowcem osoby, która wydaje się być pod wpływem substancji psychoaktywnych w takim stopniu, że istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo szybowca lub przewożonych nim osób;
- i) dba, aby podczas krytycznych faz lotu lub w każdym przypadku, gdy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie zajęły pozycję siedzącą i miały zapięty pas bezpieczeństwa;
- j) podczas lotu:
- 1) ma zapięty pas bezpieczeństwa; oraz
 - 2) pozostaje za sterami szybowca przez cały czas, chyba że kontrolę nad szybowcem przejmuje inny pilot;
- k) w sytuacji awaryjnej wymagającej natychmiastowej decyzji i działania podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może w interesie bezpieczeństwa w koniecznym zakresie odstąpić od przepisów, procedur operacyjnych i metod działania;
- l) nie kontynuuje lotu dalej niż do najbliższego lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy jego zdolność do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodu choroby, zmęczenia, braku tlenu lub z jakiegokolwiek innej przyczyny;
- m) po zakończeniu lotu bądź serii lotów odnotowuje w dzienniku technicznym lub dzienniku podróży statku powietrznego dane związane z użytkowaniem oraz wszelkie znane lub podejrzewane usterki szybowca;
- n) niezwłocznie i przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność powiadamia organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa, na którego terytorium miało miejsce zdarzenie, oraz służby ratunkowe tego państwa o każdym wypadku lub poważnym incydencie z udziałem szybowca;
- o) w przypadku aktu bezprawnej ingerencji niezwłocznie składa o nim raport właściwemu organowi i informuje miejscowy organ wyznaczony przez państwo, na którego terytorium nastąpiła bezprawna ingerencja; oraz
- p) niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.

SAO.GEN.135 Obowiązki członków załogi

- a) Każdy członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków w odniesieniu do eksploatacji szybowca.
- b) Członek załogi nie wykonuje obowiązków na pokładzie szybowca, jeżeli jest niezdolny do ich wykonywania z jakiegokolwiek powodu, w tym z powodu urazu, choroby, przyjmowania leków, zmęczenia bądź działania substancji psychoaktywnej, lub czuje się niedysponowany z innych przyczyn.

- c) Każdy członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy zarówno:
- 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w ocenie członka załogi mogą mieć wpływ na zdatność szybowca do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym na systemy awaryjne; jak i
 - 2) każdy incydent.

SAO.GEN.140 Przestrzeganie przepisów, uregulowań i procedur

- a) Pilot dowódca i wszyscy inni członkowie załogi muszą przestrzegać przepisów, uregulowań i procedur państw, w których prowadzone są operacje.
- b) Pilot dowódca musi znać przepisy ustawowe i wykonawcze oraz procedury dotyczące wykonywania przez niego obowiązków, obowiązujące na obszarach, nad którymi odbywać ma się lot, na lotniskach i w miejscach operacji lotniczych, z których planuje się korzystać, oraz w odniesieniu do powiązanych pomocy nawigacyjnych.

SAO.GEN.145 Przenośne urządzenia elektroniczne

Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na korzystanie na pokładzie szybowca z przenośnych urządzeń elektronicznych, w tym elektronicznej torby pilota (EFB), negatywnie wpływających na działanie systemów i wyposażenia szybowca lub na możliwość ich obsługi.

SAO.GEN.150 Materiały niebezpieczne

- a) Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na przewożenie na pokładzie materiałów niebezpiecznych.
- b) W przypadku gdy ich przewóz na pokładzie szybowca jest wskazany, aby zapewnić ich terminową dostępność do celów operacyjnych, uzasadnione ilości artykułów i substancji, które w innym przypadku zaklasyfikowano by jako materiały niebezpieczne i które są wykorzystywane do celów zapewnienia bezpieczeństwa lotu, uznaje się za dopuszczone.

SAO.GEN.155 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone obowiązkowo

- a) Podczas każdego lotu na pokładzie przewozi się oryginały lub kopie wszystkich następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
 - 1) instrukcja użytkownika w locie statku powietrznego (AFM) lub dokumenty równoważne;
 - 2) szczegóły złożonego planu lotu ATS, jeżeli jest to wymagane zgodnie z sekcją 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽¹⁾;
 - 3) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące obszar zamierzonego lotu;
 - 4) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany;
 - 5) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne.
- b) Ponadto jeżeli zgodnie z pkt SAO.DEC.100 wymagana jest deklaracja, kopia tej deklaracji jest przewożona podczas każdego lotu.
- c) Jeżeli następujące dokumenty, instrukcje i informacje nie znajdują się na pokładzie, wszystkie one pozostają dostępne na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej w formie oryginałów lub kopii:
 - 1) świadectwo rejestracji;
 - 2) świadectwo zdatności do lotu, wraz z załącznikami;
 - 3) poświadczenie przeglądu zdatności do lotu;
 - 4) świadectwo zdatności w zakresie hałasu dla motoszybowca, jeżeli świadectwo takie zostało wydane;
 - 5) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej, w przypadku gdy szybowiec jest wyposażony w urządzenia łączności radiowej zgodnie z pkt SAO.IDE.130;

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

- 6) polisa(-y) ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
 - 7) dziennik podróży lub dokument równoważny.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) i b) określone w tych literach dokumenty, instrukcje i informacje można przechowywać na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej w odniesieniu do lotów:
- 1) które planowane są w zasięgu wzroku od lotniska lub miejsca operacji lotniczej; lub
 - 2) które odbywają się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ.
- e) Na żądanie właściwego organu i w określonym przez niego terminie, który nie może być krótszy niż 24 godziny, pilot dowódca lub operator udostępnia temu organowi oryginały dokumentów.

SAO.GEN.160 Dziennik podróży

W odniesieniu do każdego lotu lub serii lotów szczegółowe dane dotyczące szybowca, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się w formie dziennika podróży lub równoważnego dokumentu.

PODCZEŚĆ OP

PROCEDURY OPERACYJNE

SAO.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych

Pilot dowódca korzysta wyłącznie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu szybowca i wykonywanej operacji.

SAO.OP.105 Procedury ograniczania emisji hałasu – motoszybowce

Pilot dowódca uwzględnia procedury ograniczania emisji hałasu, aby ograniczyć hałas powodowany przez motoszybowiec, zachowując nadrzędność kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

SAO.OP.110 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca dba, aby przed lotem oraz, w stosownych przypadkach, podczas lotu pasażerów zapoznano z procedurami stosowanymi w sytuacjach normalnych, anormalnych i awaryjnych.

SAO.OP.115 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych

Pilot dowódca zapewnia przewożenie osób wymagających specjalnych warunków, pomocy lub urządzeń podczas przewozu na pokładzie szybowca w warunkach zapewniających bezpieczeństwo szybowca i wszelkich przewożonych nim osób lub mienia.

SAO.OP.120 Przygotowanie do lotu

Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się, czy:

- a) urządzenia niezbędne do bezpiecznej eksploatacji szybowca odpowiadają rodzajom operacji, które mają być wykonywane podczas lotu;
- b) warunki meteorologiczne pozwolą na bezpieczne zakończenie lotu;
- c) w przypadku motoszybowca i gdy planuje się korzystać z silnika, ilość paliwa lub innej energii jest wystarczająca, aby umożliwić bezpieczne zakończenie lotu.

SAO.OP.125 Uzupelnianie paliwa i ładowanie lub wymiana akumulatorów z osobami na pokładzie – motoszybowce

Kiedy na pokładzie motoszybowca znajduje się pasażer:

- a) nie wolno uzupełnić paliwa w szybowcu; oraz
- b) nie wolno doładowywać ani wymieniać akumulatorów wykorzystywanych do napędu.

SAO.OP.130 Palenie tytoniu na pokładzie

Nie wolno palić tytoniu na pokładzie szybowca w żadnej fazie lotu.

SAO.OP.135 Warunki meteorologiczne

Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot tylko wówczas, gdy najnowsze dostępne informacje meteorologiczne wskazują na możliwość bezpiecznego lądowania.

SAO.OP.140 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury naziemne

Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli na szybowcu nie są nagromadzone żadne substancje, mogące ujemnie wpływać na osiągi lub sterowność szybowca, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w AFM.

SAO.OP.145 Zarządzanie paliwem lub innymi źródłami energii w locie – motoszybowce

W przypadku motoszybowców podczas lotu pilot dowódca regularnie sprawdza, czy ilość paliwa zużywalnego lub innej dostępnej energii nie jest mniejsza od ilości potrzebnej do zapewnienia bezpiecznego lądowania.

SAO.OP.150 Korzystanie z dodatkowego tlenu

Pilot dowódca dba, by wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie używały dodatkowego tlenu w każdym przypadku, gdy uzna, że brak tlenu na wysokości bezwzględnej zamierzonego lotu może powodować upośledzenie ich zdolności lub zaszkodzić im.

SAO.OP.155 Operacje specjalistyczne na szybowcach

- a) Przed rozpoczęciem operacji specjalistycznej lub serii takich operacji na szybowcu pilot dowódca dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność działań, aby określić zagrożenia i powiązane z nimi ryzyko zamierzonej operacji oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzić środki ograniczania ryzyka.
- b) Operację specjalistyczną na szybowcu przeprowadza się zgodnie z listą kontrolną. Pilot dowódca sporządza taką listę kontrolną i zapewnia jej adekwatność do danej operacji specjalistycznej i użytkowanego szybowca, w oparciu o ocenę ryzyka i z uwzględnieniem wszystkich wymogów określonych w niniejszym załączniku. Lista kontrolna musi być łatwo dostępna podczas każdego lotu dla pilota dowódcy oraz dla wszystkich innych członków załogi, jeśli ma to znaczenie dla wypełniania przez nich obowiązków.
- c) Pilot dowódca regularnie dokonuje przeglądu listy kontrolnej i aktualizuje ją w razie potrzeby, aby należycie uwzględnić ocenę ryzyka.

PODCZEŚĆ POL

OSIĄGI I OGRANICZENIA EKSPLOATACYJNE**SAO.POL.100 Ważenie**

- a) Ważenie szybowca przeprowadza producent szybowca lub realizuje się je zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽¹⁾.
- b) Operator dba, by masę szybowca ustalono poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania. Łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę należy odpowiednio uwzględnić i udokumentować. Informacje te udostępnia się pilotowi dowódcy. Jeżeli nie wiadomo jaki jest wpływ modyfikacji lub napraw na masę, szybowiec waży się ponownie.

SAO.POL.105 Osiągi – zasady ogólne

Pilot dowódca eksploatuje szybowiec tylko wówczas, gdy osiągi szybowca są zgodne z wymogami określonymi w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz wszelkimi innymi ograniczeniami mającymi zastosowanie do danego lotu, danej przestrzeni powietrznej i użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, oraz dba, by wszelkie wykorzystywane plany lub mapy stanowiły najnowsze dostępne wydania.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

PODCZĘŚĆ IDE

PRYZRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SAO.IDE.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści zatwierdza się zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub, jeżeli są zarejestrowane w państwie trzecim, zgodnie z wymogami zdatności do lotu obowiązującymi w państwie rejestracji, o ile spełniono jeden z następujących warunków:
- 1) są one używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) są one wykorzystywane do spełnienia wymagań określonych w pkt SAO.IDE.130 lub SAO.IDE.135;
 - 3) są one na stałe zainstalowane w szybowcu.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) zatwierdzenia nie wymagają wszystkie wymienione poniżej przyrządy lub wyposażenie, kiedy są one wymagane przepisami niniejszej podczęści:
- 1) niezależne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne.
- c) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi pilot dowódca lub każdy inny członek załogi lotniczej, który musi ich używać.

SAO.IDE.105 Lot i przyrządy nawigacyjne

- a) Szybowce wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające wszystkie poniższe elementy:
- 1) czas w godzinach i minutach;
 - 2) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 3) prędkość przyrządową;
 - 4) w przypadku motoszybowców kurs magnetyczny.
- b) Oprócz urządzeń wymienionych w lit. a) szybowce użytkowane w warunkach, w których nie można ich utrzymać na pożądanym torze lotu bez sprawdzenia co najmniej jednego dodatkowego przyrządu, podczas lotu w chmurach lub operacji w nocy wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające wszystkie poniższe elementy:
- 1) prędkość pionową;
 - 2) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg;
 - 3) kurs magnetyczny.

SAO.IDE.110 Światła operacyjne

Szybowce eksploatowane w nocy muszą być wyposażone we wszystkie poniższe elementy:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej szybowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych do bezpiecznego użytkowania szybowca;
- e) samodzielne przenośne źródło światła dla pilota dowódcy i do użycia na innych stanowiskach członków załogi.

SAO.IDE.115 Dodatkowy tlen

Szybowce eksploatowane w warunkach, w których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z pkt SAO.OP.150, muszą być wyposażone w urządzenia do przechowywania i podawania tlenu umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

SAO.IDE.120 Wyposażenie ratunkowe i urządzenia sygnalizacyjne – loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca szybowca eksploatowanego nad obszarami wodnymi określa, przed rozpoczęciem lotu, zagrożenia dla życia wszystkich osób przewożonych na pokładzie szybowca w przypadku wodowania. W świetle tych zagrożeń określa on, czy istnieje potrzeba przewożenia wyposażenia ratunkowego i urządzeń sygnalizacyjnych.

SAO.IDE.125 Wyposażenie ratunkowe i urządzenia sygnalizacyjne – utrudnione akcje poszukiwania i ratownictwa

Szybowce eksploatowane nad obszarami, na których akcje poszukiwania i ratownictwa mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w wyposażenie ratunkowe i urządzenia sygnalizacyjne odpowiednie do obszaru, nad którym będzie odbywał się lot.

SAO.IDE.130 Urządzenia łączności radiowej

Szybowce muszą być wyposażone w urządzenia łączności radiowej umożliwiające zapewnienie łączności radiowej wymaganej zgodnie z dodatkiem 4 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz – jeżeli lot odbywa się w przestrzeni powietrznej państwa trzeciego – zgodnie z prawem tego państwa trzeciego.

SAO.IDE.135 Transponder

Szybowce muszą być wyposażone w transponder wtórnego radaru dozorowania (SSR), którego wszystkie parametry są zgodne z wymogami pkt SERA.6005 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz – jeżeli lot odbywa się w przestrzeni powietrznej państwa trzeciego – zgodne z prawem tego państwa trzeciego.

PODCZEŚĆ DEC

OŚWIADCZENIE**SAO.DEC.100 Oświadczenie**

- a) W oświadczeniu, o którym mowa w art. 3 ust. 2, operator potwierdza, że spełnia i będzie stale spełniał zasadnicze wymogi określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
- b) Operator zawiera w oświadczeniu wszystkie poniższe informacje:
 - 1) nazwę operatora;
 - 2) główne miejsce prowadzenia działalności operatora;
 - 3) dane kontaktowe operatora;
 - 4) datę rozpoczęcia eksploatacji oraz, w stosownych przypadkach, termin, w którym zmiana w dotychczasowym oświadczeniu staje się skuteczna;
 - 5) w odniesieniu do wszystkich szybowców wykorzystywanych w operacjach zarobkowych: typ szybowca, dane rejestracyjne, główną bazę, rodzaj operacji i organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu.
- c) Składając oświadczenie, operator zgłasza właściwemu organowi wykaz AltMoC, które zamierza stosować do wykazania spełnienia wymagań, jeśli zostanie do tego wezwany zgodnie z pkt SAO.GEN.110. Wykaz ten zawiera odniesienia do powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań.
- d) Operator składa przedmiotowe oświadczenie, korzystając z formularza zawartego w dodatku do niniejszego załącznika.

SAO.DEC.105 Zmiany w oświadczeniu i zaprzestanie prowadzenia operacji zarobkowych

- a) Operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi wszelkie zmiany w okolicznościach mających wpływ na spełnianie przez niego zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, ujętych w oświadczeniu złożonym właściwemu organowi, a także wszelkie zmiany w odniesieniu do informacji, o których mowa w pkt SAO.DEC.100 lit. b), i zmiany w wykazie AltMoC, o którym mowa w pkt SAO.DEC.100 lit. c), zawartym w oświadczeniu lub załączonym do niego.
- b) Operator bezzwłocznie powiadamia właściwy organ w przypadku zaprzestania prowadzenia operacji zarobkowych przy użyciu szybowców.

Dodatek

OŚWIADCZENIE				
zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1976				
Operator				
Nazwa:				
Główne miejsce prowadzenia działalności operatora:				
Dane kontaktowe:				
Eksploatacja szybowca				
Data rozpoczęcia operacji zarobkowych oraz, w stosownych przypadkach, data zmiany w dotychczasowych operacjach zarobkowych:				
Informacje dotyczące użytkowanego szybowca (użytkowanych szybowców), operacji zarobkowych i zarządzania ciągłą zdadnością do lotu: ⁽¹⁾				
Typ szybowca	Numer rejestracyjny szybowca	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji ⁽²⁾	Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu ⁽³⁾
W stosownych przypadkach wykaz AltMoC z odniesieniami do powiązanych AMC (załącznik do oświadczenia):				
Oświadczenia				
<input type="checkbox"/> Operator spełnia i będzie nadal spełniał zasadnicze wymogi określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogi określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/1976 W szczególności operator prowadzi operacje zarobkowe zgodnie z następującymi wymogami określonymi w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976:				
<input type="checkbox"/> Wszystkie eksploatowane przez niego szybowce posiadają świadectwo zdadności do lotu ⁽⁴⁾ wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.				
<input type="checkbox"/> Każdy pilot posiada licencję i uprawnienia wydane lub zaakceptowane zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II pkt SAO.GEN.125.				
<input type="checkbox"/> Operator powiadomi właściwy organ o wszelkich zmianach w okolicznościach mających wpływ na spełnianie przez niego zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogów określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/1976, zadeklarowanych właściwemu organowi niniejszym oświadczeniem, a także o wszelkich zmianach w informacjach i wykazach AltMoC ujętych w niniejszym oświadczeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymogami w załączniku II pkt SAO.DEC.100 lit. c).				
<input type="checkbox"/> Operator potwierdza, że wszystkie informacje zawarte w niniejszym oświadczeniu, w tym w załącznikach, są kompletne i prawidłowe.				
Data, nazwisko i podpis				

⁽¹⁾ Proszę wypełnić tabelę. Jeżeli jest za mało miejsca na wpisanie wszystkich informacji, należy podać je w osobnym załączniku. Załącznik należy opatrzyć datą i podpisem.

⁽²⁾ „Rodzaj(-e) operacji” odnoszą się do rodzaju operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowca.

⁽³⁾ Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu muszą zawierać nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia.

⁽⁴⁾ Świadectwo zdadności do lotu to standardowe świadectwo zdadności do lotu, ograniczone świadectwo zdadności do lotu lub zezwolenie na lot wydane zgodnie z wymogami załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.