

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1384****z dnia 24 lipca 2019 r.**

**zmieniające rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do użytkowania statków powietrznych wymienionych w certyfikacie przewoźnika lotniczego do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych, ustanowienia wymogów operacyjnych dotyczących przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze, ustanowienia przepisów dotyczących operacji niezarobkowych z udziałem zmniejszonego personelu pokładowego na pokładzie oraz wprowadzenia aktualizacji redakcyjnych dotyczących wymogów w zakresie operacji lotniczych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 17 ust. 1 i art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(2)</sup> ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego („CAT”), operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, zarobkowych operacji specjalistycznych i niezarobkowych operacji specjalistycznych oraz niektórych zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka. W przepisach tych nie uwzględniono faktu, że te same statki powietrzne mogą w całym okresie ich użytkowania wykonywać różne rodzaje operacji.
- (2) Aby umożliwić przejście z operacji CAT na operacje niezarobkowe lub specjalistyczne w trakcie użytkowania statków powietrznych, należy zatem wprowadzić nowe przepisy dotyczące ciągłego użytkowania takich statków. Przepisy te powinny być na tyle elastyczne, aby umożliwiać użytkowanie tego samego statku powietrznego przez operatorów wykonujących operacje niezarobkowe lub specjalistyczne, bez wykreślenia danego statku powietrznego z certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”). Te nowe ramy operacyjne powinny również zapewniać sprawną realizację wspomnianych operacji i skuteczny nadzór nad nimi, bez wpływania na ich bezpieczeństwo.
- (3) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 właściwy organ ma zatwierdzać rozmaite procedury operacyjne, które posiadacz AOC stosuje w odniesieniu do różnych wykonywanych przez siebie operacji niezarobkowych. Ten wymóg oznacza nierówne traktowanie posiadaczy AOC i operatorów wykonujących operacje niezarobkowe w odniesieniu do tego samego rodzaju operacji, a zatem należy go uchylić dla zapewnienia spójności regulacyjnej.
- (4) W oparciu o zalecenia dotyczące bezpieczeństwa oraz uwagi przekazane przez państwa członkowskie i zainteresowane strony, w tym wnioski z inspekcji standaryzacyjnych, Komisja jest zdania, że należy zaktualizować rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby odzwierciedlić aktualny stan wiedzy i najlepsze praktyki w odniesieniu do różnych wymogów w zakresie operacji lotniczych. Należy wprowadzić zmiany redakcyjne, aby zaktualizować szereg odesłań do uchylonych rozporządzeń, a mianowicie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 <sup>(3)</sup> i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 <sup>(4)</sup>. Ponadto należy dodać nowe sformułowania, aby doprecyzować niektóre obowiązujące przepisy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, 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).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1).

<sup>(4)</sup> 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 (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

- (5) Podczas lotów prowadzonych przy użyciu statków powietrznych, które właśnie przeszły niepełną lub nieodpowiednią obsługę techniczną, lub lotów prowadzonych w celu sprawdzenia, czy obsługa techniczna statku powietrznego była odpowiednia („loty próbne po obsłudze”), miał miejsce szereg wypadków lotniczych lub incydentów lotniczych. Mając na względzie wypadek Airbusa A320-232, który zdarzył się w dniu 27 listopada 2008 r. u wybrzeży Canet-Plage we Francji, należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby dokładnie określić tę kategorię lotów oraz ustalić, tam gdzie jest to potrzebne, minimalne wymagania dotyczące załóg lotniczych i procedur, których należy przestrzegać podczas przygotowywania i przeprowadzania tych lotów.
- (6) Należy poza tym wprowadzić mniej rygorystyczne wymagania dotyczące operacji niezarobkowych wykonywanych bez udziału personelu pokładowego na pokładzie, w odniesieniu do statków powietrznych posiadających maksymalną operacyjną konfigurację miejsc pasażerskich (MOPSC) większą niż 19 i przewożących maksymalnie 19 pasażerów, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań. Operatorom należy zezwalać na stosowanie tych mniej rygorystycznych wymogów jedynie w połączeniu z odpowiednimi środkami ograniczającymi ryzyko związane z takimi operacjami.
- (7) W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 nałożono na operatorów CAT obowiązek przekazywania pasażerom instrukcji i dostarczenia im karty bezpieczeństwa ukazującej w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść awaryjnych. Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 powinno zawierać nową definicję wyjść awaryjnych.
- (8) Należy zatem zmienić rozporządzenie (WE) nr 965/2012 zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.
- (9) Po przejściu z operacji CAT na operacje niezarobkowe lub specjalistyczne w trakcie użytkowania statków powietrznych związaną z taką zmianą odpowiedzialność za ciągłą zdadność do lotu statków powietrznych należy utrzymać na poziomie posiadacza AOC. Należy zatem odpowiednio zmienić załączniki I (część M) i Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 <sup>(5)</sup>.
- (10) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedłożyła go Komisji jako opinie <sup>(6)</sup> zgodnie z art. 75 i 76 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w 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) art. 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. „Operacje specjalistyczne” oznaczają wszelkie operacje inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności, takiej jak działalność z zakresu rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej, lotów próbnych po obsłudze;”;

2) art. 6 ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania samolotu lub śmigłowca na potrzeby remontu, naprawy, inspekcji, dostawy, eksportu lub inne podobne potrzeby, pod warunkiem że dany statek powietrzny nie jest wymieniony w certyfikacie przewoźnika lotniczego lub w zgłoszeniu.”;

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności 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).

<sup>(6)</sup> Opinia nr 04/2017 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 29 czerwca 2017 r. dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany przepisów dotyczących operacji lotniczych i ciągłej zdadności do lotu oraz opinia nr 01/2017 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 7 marca 2017 r. dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany przepisów dotyczących operacji lotniczych w odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze.

3) dodaje się art. 9aa w brzmieniu:

„Artykuł 9aa

**Wymagania dotyczące załóg lotniczych w odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze**

Pilotowi, który przed dniem 20 sierpnia 2019 r. pełnił rolę pilota dowódcy podczas lotu próbnego po obsłudze, który zgodnie z definicją w pkt SPO.SPEC.MCF.100 w załączniku VIII klasyfikuje się jako lot próbny po obsłudze poziomu A, zalicza się jako spełnione wymogi określone w pkt SPO.SPEC.MCF.115 lit. a) pkt 1 w tym załączniku. W takim przypadku operator zapewnia poinstruowanie pilota dowódcy o wszelkich stwierdzonych różnicach między praktykami operacyjnymi ustanowionymi przed dniem 20 sierpnia 2019 r. a obowiązkami określonymi w podczęści E sekcja 5 i 6 załącznika VII do niniejszego rozporządzenia, łącznie z obowiązkami wynikającymi z powiązanych procedur ustanowionych przez operatora.”;

4) w załącznikach I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

**Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014**

W załączniku I (część M) i załączniku Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

**Wejście w życie i stosowanie**

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 lipca 2019 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

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 (część DEF) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 17 otrzymuje brzmienie:

„17) »Kategoria A w odniesieniu do śmigłowców« oznacza śmigłowiec wielosilnikowy zaprojektowany z uwzględnieniem zasad określonych w obowiązującej specyfikacji certyfikacji, według których jego silniki i instalacje posiadają zabezpieczenia przed rozprzestrzenianiem się skutków powstałych niesprawności na inne napędy i systemy, oraz którego osiągi w zakresie startu i lądowania zostały zdefiniowane w oparciu o koncepcję niesprawności silnika krytycznego i zapewniają odpowiednią wyznaczoną powierzchnię i możliwość bezpiecznego kontynuowania lotu lub przerwania startu w razie wystąpienia niesprawności silnika.”;

b) dodaje się pkt 45a w brzmieniu:

„45a) »Wyjście awaryjne« oznacza zainstalowany w postaci wyjścia punkt opuszczania statku powietrznego, który umożliwi maksymalnie sprawną ewakuację kabiny pasażerskiej i kabiny załogi lotniczej w odpowiednim czasie oraz obejmuje drzwi na poziomie podłogi, wyjście przez okno lub każdy inny typ wyjścia, na przykład luk w kabinie załogi lotniczej i wyjście przez stożek ogonowy.”;

c) dodaje się pkt 48a w brzmieniu:

„48a) »Członek załogi lotniczej« oznacza członka załogi posiadającego licencję, któremu powierzono pełnienie obowiązków niezbędnych do eksploatacji statku powietrznego w okresie pełnienia czynności lotniczych.”;

d) dodaje się pkt 49a w brzmieniu:

„49a) »Pracownik nadzorujący operacje lotnicze« lub »dyspozytor lotniczy« oznacza osobę wyznaczoną przez operatora do prowadzenia kontroli i nadzoru nad operacjami lotniczymi, która jest odpowiednio wykwalifikowana oraz wspiera pilota dowódcę w bezpiecznym prowadzeniu lotu i informuje go lub pomaga mu w tym zakresie.”;

e) dodaje się pkt 76a w brzmieniu:

„76a) »Lot próbny po obsłudze (MCF)« oznacza lot statku powietrznego posiadającego świadectwo zdatności do lotu lub pozwolenie na loty, który jest wykonywany w celu usunięcia usterek lub sprawdzenia funkcjonowania jednego lub większej liczby systemów, części lub akcesoriów po obsłudze technicznej, jeżeli funkcjonowania systemów, części lub akcesoriów nie można określić podczas kontroli naziemnych, i który jest wykonywany w którejkolwiek z poniższych sytuacji:

- a) zgodnie z wymogami określonymi w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego (»AMM«) lub w jakichkolwiek innych danych dotyczących obsługi technicznej wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu odpowiedzialnego za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego;
- b) po obsłudze technicznej, na wniosek operatora lub zgodnie z propozycją organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego;
- c) na żądanie organizacji obsługowej, w celu weryfikacji skutecznego usunięcia usterek;
- d) w celu pomocy w wyodrębnieniu awarii lub usunięciu usterek.”;

f) dodaje się pkt 95a i 95b w brzmieniu:

„95a) »Układ urządzenia do przewozu osób (PCDS)« oznacza układ obejmujący co najmniej jedno urządzenie, które jest zaczepione na zaczepie zewnętrznym lub haku ładunkowym albo przymocowane do płatowca wiropłatu podczas operacji z podwieszonymi osobami (»HEC«) lub operacji śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (»HHO«). Urządzenia posiadają wydolność konstrukcyjną i elementy potrzebne do przewozu osób na zewnątrz śmigłowca, np. uprzęż bezpieczeństwa (wyposażoną lub nie w mechanizm szybkozwalniający i pas z pierścieniem łączącym), sztywny kosz lub klatkę.”;

- 95b) »Zwykły układ urządzenia do przewozu osób (zwykły PCDS)« oznacza PCDS, który spełnia następujące warunki:
- spełnia wymogi normy zharmonizowanej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/425 (\*) lub dyrektywą 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (\*\*);
  - jest zaprojektowany do przytrzymywania nie więcej niż jednej osoby (na przykład operatora wyciągarki lub haka ładunkowego, specjalisty zadaniowego lub fotografa) wewnątrz kabiny, lub do przytrzymywania nie więcej niż dwóch osób na zewnątrz kabiny;
  - nie jest sztywną konstrukcją, taką jak klatka, platforma lub kosz.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/425 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie środków ochrony indywidualnej oraz uchylenia dyrektywy Rady 89/686/EWG (Dz.U. L 81 z 31.3.2016, s. 51).

(\*\*) Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).;

- g) dodaje się pkt 103b w brzmieniu:

„103b) »Przepisy ruchu lotniczego« oznaczają przepisy ustanowione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (\*).

(\*) 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).;

- 2) w załączniku II (część ARO) wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt ARO.GEN.120 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) lit. a), b) i c) otrzymują brzmienie:

„a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (Acceptable Means of Compliance, AMC), które można wykorzystywać do uzyskania zgodności z wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych.

b) W celu zapewnienia zgodności z wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych można wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

c) Właściwy organ ustanawia system do celów spójnej oceny, czy alternatywne sposoby spełnienia wymagań wykorzystywane przez niego lub przez organizacje i osoby znajdujące się pod jego nadzorem spełniają wymagania rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych. System ten obejmuje procedury służące ograniczeniu, uchyleniu lub zmianie zatwierdzonych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, jeżeli właściwy organ wykaze, że te alternatywne sposoby spełnienia wymagań nie spełniają wymagań rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz przyjętych na jego podstawie aktów delegowanych i wykonawczych.”;

- (ii) uchyla się lit. d) akapit trzeci pkt 3;

- b) pkt ARO.GEN.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Nie naruszając przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (\*), właściwy organ wdraża system służący odpowiedniemu gromadzeniu, analizowaniu i rozpowszechnianiu informacji dotyczących bezpieczeństwa.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).;

- c) (nie dotyczy wersji polskiej);

- d) pkt ARO.GEN.350 lit. d) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) Właściwy organ prowadzi rejestr wszystkich stwierdzonych przez siebie lub zgłoszonych mu zgodnie z lit. e) nieprawidłowości oraz, w stosownych przypadkach, zastosowanych przez siebie środków egzekwujących, a także wszystkich podjętych działań naprawczych i terminów zakończenia działań dotyczących nieprawidłowości.”;
- e) w pkt ARO.OPS.110 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) ORO.AOC.110 lit. e), w przypadku statków powietrznych oddawanych w leasing bez załogi dowolnemu operatorowi, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku III w pkt ORO.GEN.310;”
- (ii) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) leasingodawca zostaje objęty zakazem prowadzenia operacji na podstawie przepisów rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (\*);
- (\*) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).”;
- dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
- „3) zezwolenie wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 452/2014 (\*) zostało zawieszono, cofnięte lub zrzeczone się go.
- (\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).”;
- (iii) w lit. d) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) odpowiednie skoordynowanie działań z właściwym organem odpowiedzialnym za ciągły nadzór nad statkiem powietrznym, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 (\*), lub za operacje statku powietrznego, jeżeli jest to inny organ;
- 2) terminowe wykreślenie statku powietrznego z AOC operatora, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku III w pkt ORO.GEN.310.
- (\*) 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).”;
- f) pkt ARO.OPS.150 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Jeśli właściwy organ dla operatora stwierdzi, że ocena ryzyka i SOP są zgodne z wymaganiami, właściwy organ wydaje zezwolenie, które określono w dodatku IV. Zezwolenie może zostać wydane na czas określony lub bezterminowo. Warunki, na jakich operatorowi udzielono zezwolenia na prowadzenie jednej lub większej liczby zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, określa się w zezwoleniu.”;
- g) pkt ARO.OPS.200 lit. b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wykazie zatwierdzeń szczególnych, zgodnie z dodatkiem III, dla operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych.”;
- h) pkt ARO.RAMP.105 lit. b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) statki powietrzne wykorzystywane przez operatorów z państw trzecich, którzy po raz pierwszy wlatują na terytorium podlegające postanowieniom Traktatu, operują w jego granicach lub wylatują z tego terytorium, lub których zezwolenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 452/2014 zostało ograniczone lub przywrócone po zawieszeniu lub cofnięciu.”;

- i) pkt ARO.RAMP.115 lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) utrzymują ważność swoich kwalifikacji przez uczestnictwo w szkoleniach okresowych oraz przeprowadzanie minimum 12 inspekcji w roku kalendarzowym.”;
- j) w pkt ARO.RAMP.125 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Inspekcje na płycie są przeprowadzane w ustandaryzowany sposób.”;
- (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Po zakończeniu inspekcji na płycie pilot dowódca albo, w przypadku jego nieobecności, inny członek załogi lotniczej lub przedstawiciel operatora jest informowany o wynikach inspekcji na płycie.”;
- k) pkt ARO.RAMP.140 lit. d) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) uzyskał pozwolenie na loty zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, w przypadku statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim;”;
- l) pkt ARO.RAMP.150 lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) informacji, o których mowa w ARO.RAMP.145;”;
- m) dodatki I–IV otrzymują brzmienie:

## „Dodatek I

| <b>CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO</b><br><b>(Zakres zatwierdzenia dla przewoźników lotniczych)</b>  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Rodzaje operacji:</b> Zarobkowy transport lotniczy (CAT) <input type="checkbox"/> Pasażerski; <input type="checkbox"/> Towarowy;<br><input type="checkbox"/> Inny <sup>(1)</sup> : _____  |   |  |
| (4)  | Państwo operatora <sup>(2)</sup>  | (5)  |
|  | Organ wydający <sup>(3)</sup>   |  |
| Nr AOC <sup>(6)</sup> :  | Nazwa operatora <sup>(7)</sup><br>Nazwa handlowa poprzedzona DBA <sup>(8)</sup><br>Adres operatora <sup>(10)</sup> :<br>Telefon <sup>(11)</sup> :<br>Faks:<br>E-mail: | Operacyjne osoby do kontaktu <sup>(9)</sup> :<br>Szczegóły dotyczące osób do kontaktu nadzorujących operacje, z którymi bez zbędnej zwłoki można się skontaktować, wymienione są w _____ <sup>(12)</sup> . |
| Niniejszy certyfikat zaświadcza, że _____ <sup>(13)</sup> jest upoważniony do wykonywania zarobkowych operacji lotniczych w zakresie określonym w załączonych specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z instrukcją operacyjną, załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktami delegowanymi i wykonawczymi.  |   |  |
| Data wydania <sup>(14)</sup> :   | Imię, nazwisko i podpis <sup>(15)</sup> :<br>Tytuł:   |  |
| <sup>(1)</sup> Określenie innych rodzajów przewozów.<br><sup>(2)</sup> Zastąpić nazwą państwa operatora.<br><sup>(3)</sup> Zastąpić określeniem właściwego organu wydającego zatwierdzenie.<br><sup>(4)</sup> Tylko do użytku właściwego organu.<br><sup>(5)</sup> Tylko do użytku właściwego organu.<br><sup>(6)</sup> Numer zatwierdzenia nadany przez właściwy organ.<br><sup>(7)</sup> Zastąpić zarejestrowaną nazwą operatora.<br><sup>(8)</sup> Nazwa handlowa operatora, jeżeli inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis »Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą« (doing business as, DBA). |   |  |

- (<sup>9</sup>) Dane kontaktowe to numer telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, oraz adres e-mail (jeżeli jest dostępny), pod którymi można się bez zbędnej zwłoki skontaktować z osobą nadzorującą operacje w sprawach dotyczących operacji lotniczych, zdatności do lotu, kompetencji członków załogi lotniczej i personelu pokładowego, materiałów niebezpiecznych i innych.
- (<sup>10</sup>) Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.
- (<sup>11</sup>) Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
- (<sup>12</sup>) Wstawić nazwę kontrolowanego dokumentu, przewożonego na pokładzie statku powietrznego, w którym wymienia się dane kontaktowe, wraz ze wskazaniem odpowiedniej strony lub jednostki redakcyjnej tekstu, np. »dane kontaktowe ... są wymienione w instrukcji operacyjnej, Gen./Basic, rozdział 1, pkt 1.1« lub »... są wymienione w specyfikacjach operacyjnych, s. 1« lub »... są wymienione w załączniku do niniejszego dokumentu«.
- (<sup>13</sup>) Zarejestrowana nazwa operatora.
- (<sup>14</sup>) Data wydania AOC (dd-mm-rrrr).
- (<sup>15</sup>) Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo, AOC można opatrzyć oficjalną pieczęcią.

Formularz EASA 138 wydanie 2

## Dodatek II

| <b>SPECYFIKACJE OPERACYJNE</b><br>(z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)  |                                   |                          |   |       |
|---|-----------------------------------|--------------------------|---|-------|
| Dane kontaktowe organu wydającego<br>Telefon ( <sup>1</sup> ): _____ ; Faks: _____ ;<br>E-mail: _____   |                                   |                          |   |       |
| Nr AOC ( <sup>2</sup> ):  | Nazwa operatora ( <sup>3</sup> ): | Data ( <sup>4</sup> ):   | Podpis:   |       |
| Nazwa handlowa poprzedzona DBA:   |                                   |                          |   |       |
| Nr specyfikacji operacyjnych:   |                                   |                          |   |       |
| Model statku powietrznego ( <sup>5</sup> ):<br>Znaki rejestracyjne ( <sup>6</sup> ):  |                                   |                          |   |       |
| Rodzaje operacji: Zarobkowy transport lotniczy<br><input type="checkbox"/> Pasażerski <input type="checkbox"/> Towarowy <input type="checkbox"/> Inny ( <sup>7</sup> ): _____ |                                   |                          |   |       |
| Obszar prowadzenia operacji ( <sup>8</sup> ):   |                                   |                          |   |       |
| Specjalne ograniczenia ( <sup>9</sup> ):  |                                   |                          |   |       |
| Szczególne zatwierdzenia:   | Tak                               | Nie                      | Wyszczególnienie ( <sup>10</sup> )  | Uwagi |
| Materiały niebezpieczne   | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> |   |       |
| Operacje przy ograniczonej widzialności<br>Start<br>Podejście i lądowanie   | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | CAT ( <sup>11</sup> ): ...<br>RVR ( <sup>12</sup> ): m<br>DA/H: ft RVR: m       |       |
| RVSM ( <sup>13</sup> ): <input type="checkbox"/> Nie dotyczy  | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> |   |       |
| ETOPS ( <sup>14</sup> ): <input type="checkbox"/> Nie dotyczy   | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | Maksymalny czas do-<br>lotu do lotniska za-<br>pasowego ( <sup>15</sup> ): min. |       |



|  |                          |                          |      |      |
|--|--------------------------|--------------------------|------|------|
| Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN <sup>(16)</sup>  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |      | (17) |
| Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |      |      |
| Operacje jednosilnikowego samolotu turbiniowego 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 zamczepie 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 członków personelu pokładowego <sup>(19)</sup>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |      |      |
| Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego <sup>(20)</sup>  | <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) |      |
| Inne <sup>(23)</sup>   |                          |                          |      |      |

(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 (DA/H) 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 złożonej PBN (np. RNP AR APCH) przeznaczają się jeden wiersz; odpowiednie ograniczenia podaje się w kolumnie »Specyfikacje« lub w kolumnie »Uwagi« bądź w obu tych kolumnach. 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, lub do jednych i drugich.
- (18) Wpisać kombinację płatowca i silnika danego statku powietrznego.
- (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 lub nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnienie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (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 lub 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).

Formularz EASA 139 wydanie 5

## Dodatek III

## Wykaz zatwierdzeń szczególnych

Operacje niezarobkowe

Operacje specjalistyczne

(stosownie do warunków określonych w zatwierdzeniu i w instrukcji operacyjnej lub w podręczniku operacyjnym pilota)

|  |                                 |       |
|--|---------------------------------|-------|
| Organ wydający <sup>(1)</sup> :  |                                 |       |
| Numer wykazu zatwierdzeń szczególnych <sup>(2)</sup> :   |                                 |       |
| Imię i nazwisko lub nazwa operatora:   |                                 |       |
| Data <sup>(3)</sup> :  |                                 |       |
| Podpis:  |                                 |       |
| Model i znaki rejestracyjne statku powietrznego <sup>(4)</sup> :   |                                 |       |
| Rodzaje operacji specjalistycznych (SPO), jeżeli dotyczy:<br><input type="checkbox"/> <sup>(5)</sup> ... |                                 |       |
| Zatwierdzenia szczególne <sup>(6)</sup> :  | Wyszczególnienie <sup>(7)</sup> | Uwagi |
| ...  |                                 |       |
| ...  |                                 |       |

|   |  |  |
|---|--|--|
| ...   |  |  |
| ...   |  |  |
| <p>(1) Należy wpisać nazwę i dane kontaktowe.</p> <p>(2) Należy wpisać powiązany numer.</p> <p>(3) Data wydania zatwierdzeń szczególnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.</p> <p>(4) Należy wpisać – zgodnie z systematyką zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa zarobkowego (CAST)/ICAO – oznaczenie marki, modelu i serii statku powietrznego, bądź serii głównej, jeżeli została ona oznaczona (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Systematyka CAST/ICAO dostępna jest na stronie: <a href="http://www.intlaviationstandards.org/">http://www.intlaviationstandards.org/</a>.<br/>Znaki rejestracyjne wymienia się w wykazie zatwierdzeń szczególnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w wykazie zatwierdzeń szczególnych umieszcza się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.</p> <p>(5) Należy określić rodzaj operacji, np. operacja agrolotnicza, budowlana, fotograficzna, geodezyjna, obserwacyjno-patrolowa, operacja reklamy lotniczej, loty próbne po obsłudze.</p> <p>(6) W tej kolumnie należy wymienić wszelkie zatwierdzone operacje, np. przewóz materiałów niebezpiecznych, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.</p> <p>(7) W tej kolumnie należy wymienić najłagodniejsze kryteria dla każdego z zatwierdzeń, np. wysokość względna decyzji i minima RVR dla CAT II.</p> |  |  |

Formularz EASA 140 wydanie 2

## Dodatek IV

| <b>ZEZWOLENIE NA ZAROBKOWE OPERACJE SPECJALISTYCZNE WYSOKIEGO RYZYKA</b>   |   |
|--|---|
| Organ wydający <sup>(1)</sup> :  |   |
| Nr zezwolenia <sup>(2)</sup> :   |   |
| Nazwa operatora <sup>(3)</sup> :   |   |
| Adres operatora <sup>(4)</sup> :   |   |
| Telefon <sup>(5)</sup> :   |   |
| Faks:  |   |
| E-mail:  |   |
| Model i znaki rejestracyjne statku powietrznego <sup>(6)</sup> :   |   |
| Operacja specjalistyczna objęta zezwoleniem <sup>(7)</sup> :   |   |
| Obszar lub miejsce prowadzenia operacji objęte zezwoleniem <sup>(8)</sup> :  |   |
| Szczególne ograniczenia <sup>(9)</sup> :   |   |
| Niniejszym potwierdza się, że _____ posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowej operacji specjalistycznej (zarobkowych operacji specjalistycznych) wysokiego ryzyka zgodnie z treścią niniejszego zezwolenia, standardowymi procedurami operacyjnymi operatora, załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktami delegowanymi i wykonawczymi.   |   |
| Data wydania <sup>(10)</sup> :   | Imię, nazwisko i podpis <sup>(11)</sup> : |
|  | Tytuł:                                    |
| <p>(1) Nazwa i dane kontaktowe właściwego organu.</p> <p>(2) Wpisać odpowiedni numer zezwolenia.</p> <p>(3) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis »Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą« (doing business as, DBA).</p> <p>(4) Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.</p> <p>(5) Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.</p> |   |

- (6) Należy wpisać – zgodnie z systematyką zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa zarobkowego (CAST)/ICAO – oznaczenie marki, modelu i serii statku powietrznego, bądź serii głównej, jeżeli została ona oznaczona (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Systematyka CAST/ICAO dostępna jest na stronie: <http://www.intlaviationstandards.org>. Znaki rejestracyjne wymienia się w wykazie zatwierdzeń szczególnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w wykazie zatwierdzeń szczególnych umieszcza się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (7) Należy określić rodzaj operacji, np. operacja agrolotnicza, budowlana, fotograficzna, geodezyjna, obserwacyjno-patrolowa, operacja reklamy lotniczej, loty próbne po obsłudze.
- (8) Wymienić obszary geograficzne lub miejsca prowadzenia operacji objęte zezwoleniem (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub rejonów informacji powietrznej, albo granic narodowych lub regionalnych).
- (9) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).
- (10) Data wydania zezwolenia (dd-mm-rrrr).
- (11) Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo zezwolenie można opatrzyć oficjalną pieczęcią.

Formularz EASA 151 wydanie 2”;

n) uchyla się dodatki V i VI;

3) w załączniku III (część ORO) wprowadza się następujące zmiany:

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

„h) Operator ustanawia listę kontrolną dla każdego typu statku powietrznego do użytku przez członków załóg we wszystkich fazach lotu w warunkach normalnych, nienormalnych i awaryjnych w celu zapewnienia przestrzegania procedur operacyjnych zawartych w instrukcji operacyjnej. Projekt list kontrolnych i sposób ich wykorzystania muszą być zgodne z zasadami czynnika ludzkiego oraz uwzględniać treść najnowszej stosownej dokumentacji otrzymanej od posiadacza zatwierdzenia projektu.”;

b) pkt ORO.GEN.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Certyfikat operatora zachowuje ważność pod warunkiem spełnienia wszystkich następujących warunków:

- 1) operator spełnia odpowiednie wymagania rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących postępowania z nieprawidłowościami określonych w niniejszym załączniku w pkt ORO.GEN.150;
- 2) właściwy organ ma zapewniony dostęp do operatora zgodnie z pkt ORO.GEN.140 w niniejszym załączniku w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych;
- 3) certyfikat nie został cofnięty ani nie zrzeczono się go.”;

c) pkt ORO.GEN.140 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Na potrzeby stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych, operator zapewnia nieprzerwany dostęp do wszystkich obiektów, statków powietrznych, dokumentów, zapisów, danych, procedur lub innych materiałów mających związek z jego działalnością i podlegających certyfikacji, wymogowi uzyskania zezwolenia SPO albo zgłoszeniu, niezależnie od tego, czy działalność ta jest zlecona czy nie, wszelkim osobom upoważnionym przez jeden z następujących organów:

1) właściwy organ określony w pkt ORO.GEN.105 w załączniku III do niniejszego rozporządzenia;

2) organ działający na mocy przepisów pkt ARO.GEN.300 lit. d), pkt ARO.GEN.300 lit. e) lub podczęści RAMP w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.”;

- d) w pkt ORO.GEN.160 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Operator zgłasza właściwemu organowi, a także innym organizacjom, których informowanie jest wymagane przez państwo operatora, wszelkie wypadki, poważne incydenty i zdarzenia określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 (\*) oraz w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014.
- (\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).”;
- (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i rozporządzenia (UE) nr 376/2014 zgłoszenia, o których mowa w lit. a) i b), są składane w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ i zawierają wszelkie znane operatorowi informacje dotyczące zaistniałych sytuacji.”;
- (\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).”;
- e) pkt ORO.GEN.205 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) W przypadku zlecenia lub zakupywania jakichkolwiek usług lub produktów w ramach swojej działalności operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:
- 1) zlecone albo zakupione usługi lub produkty muszą spełniać stosowne wymagania;
  - 2) wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego związane ze zleconymi albo zakupionymi usługami lub produktami muszą zostać uwzględnione w systemie zarządzania stosowanym przez operatora.”;
- f) w podczęści GEN dodaje się sekcję 3 w brzmieniu:

### „Sekcja 3

#### ***Dodatkowe wymagania organizacyjne***

#### **ORO.GEN.310 Użytkowanie statków powietrznych wymienionych w AOC do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych**

- a) Statki powietrzne wymienione w AOC operatora mogą pozostać w AOC, jeżeli są eksploatowane w którejkolwiek z następujących sytuacji:
- 1) przez samego posiadacza AOC, do operacji specjalistycznych zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO);
  - 2) przez innych operatorów, do operacji niezarobkowych z użyciem statków powietrznych z napędem silnikowym lub do operacji specjalistycznych wykonywanych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC), załącznikiem VII (część NCO) lub załącznikiem VIII (część SPO), pod warunkiem że dany statek powietrzny jest użytkowany przez nieprzerwany okres nieprzekraczający 30 dni.
- b) W przypadku gdy statek powietrzny jest użytkowany zgodnie z lit. a) pkt 2, posiadacz AOC udostępniający statek powietrzny i operator użytkujący statek powietrzny ustanawiają procedurę:
- 1) jasno określającą, który operator jest odpowiedzialny za nadzór operacyjny nad każdym lotem, i opisującą, w jaki sposób przekazują oni sobie nadzór operacyjny;
  - 2) opisującą sposób przekazania statku powietrznego przy powrocie do posiadacza AOC.

Procedurę tę włącza się do instrukcji operacyjnej każdego z operatorów lub do umowy pomiędzy posiadaczem AOC a operatorem użytkującym statek powietrzny zgodnie z lit. a) pkt 2. Posiadacz AOC ustanawia wzór takiej umowy. Do prowadzenia dokumentacji dotyczącej takich umów ma zastosowanie pkt ORO.GEN.220.

Posiadacz AOC i operator użytkujący statek powietrzny zgodnie z lit. a) pkt 2 zapewniają poinformowanie o tej procedurze odpowiednich członków personelu.

- c) Posiadacz AOC przedkłada właściwemu organowi do uprzedniego zatwierdzenia procedurę, o której mowa w lit. b).

Posiadacz AOC uzgadnia z właściwym organem sposób i częstotliwość dostarczania temu organowi informacji o przekazaniu nadzoru operacyjnego zgodnie z pkt ORO.GEN.130 lit. c).

- d) Ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych zgodnie z lit. a) zarządza organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych wymieniona w AOC, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014.
- e) Posiadacz AOC udostępniający statki powietrzne zgodnie z lit. a):
- 1) podaje w swojej instrukcji operacyjnej znaki rejestracyjne udostępnianych statków powietrznych oraz rodzaj operacji prowadzonych z użyciem tych statków;
  - 2) posiada stale informacje o każdym z operatorów, którzy w danym momencie, aż do chwili zwrotu statków powietrznych do posiadacza AOC, sprawują nadzór operacyjny nad statkami powietrznymi, i prowadzi dokumentację dotyczącą tych operatorów;
  - 3) dopilnowuje, aby dokonana przez niego identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka oraz stosowane środki ograniczające ryzyko dotyczyły wszystkich operacji prowadzonych z użyciem tych statków powietrznych.
- f) W odniesieniu do operacji prowadzonych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) i załącznikiem VIII (część SPO) operator użytkujący statek powietrzny zgodnie z lit. a) zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:
- 1) każdy lot prowadzony pod jego nadzorem operacyjnym jest rejestrowany w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego;
  - 2) nie dokonuje się żadnych zmian w systemach ani w konfiguracji statków powietrznych;
  - 3) każdą usterkę lub nieprawidłowe działanie techniczne występujące w czasie, gdy statek powietrzny znajduje się pod jego nadzorem operacyjnym, zgłasza się do organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) posiadacza certyfikatu AOC;
  - 4) posiadacz AOC otrzymuje kopię każdego zgłoszenia o zdarzeniu dotyczącego lotów wykonywanych z użyciem danego statku powietrznego, wypełnionego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1018 (\*).

(\*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).;

- g) pkt ORO.AOC.110 lit. c) otrzymuje brzmienie:

*„Branie w leasing z załogą*

- c) Wnioskodawca ubiegający się o zatwierdzenie dotyczące brania w leasing statku powietrznego z załogą od operatora z państwa trzeciego musi wykazać przed właściwym organem spełnienie wszystkich następujących warunków:

- 1) operator z państwa trzeciego posiada ważny AOC wydany zgodnie z załącznikiem 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 2) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 oraz niniejszym rozporządzeniem;
- 3) statek powietrzny posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.”;

- h) pkt ORO.AOC.125 otrzymuje brzmienie:

**„ORO.AOC.125 Operacje niezarobkowe wykonywane przez posiadacza AOC z użyciem statków powietrznych wymienionych w jego AOC**

- a) Posiadacz AOC może prowadzić operacje niezarobkowe zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) lub załącznikiem VII (część NCO) z użyciem statków powietrznych wymienionych w specyfikacjach operacyjnych do jego AOC lub w jego instrukcji operacyjnej, pod warunkiem że posiadacz AOC umieści w instrukcji operacyjnej szczegółowy opis tych operacji zawierający następujące elementy:

- 1) określenie stosownych wymagań;

- 2) opis wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi stosowanymi przy prowadzeniu operacji CAT i operacji niezarobkowych;
  - 3) sposób zapewnienia pełnego zaznajomienia całego personelu biorącego udział w tych operacjach z odpowiednimi procedurami.
- b) Posiadacz AOC przestrzega przepisów:
- 1) załącznika VIII (część SPO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym;
  - 2) załącznika VII (część NCO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym.
- c) Posiadacz AOC prowadzący operacje, o których mowa w lit. a) i b), nie jest zobowiązany do przedstawiania zgłoszenia zgodnie z niniejszym załącznikiem.
- d) Posiadacz AOC określa rodzaj lotu, zgodnie z wykazem w swojej instrukcji operacyjnej, we wszystkich dokumentach dotyczących lotu (operacyjnym planie lotu, liście ładunkowej i innych równoważnych dokumentach).”;
- i) pkt ORO.AOC.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Zgodnie z pkt ORO.GEN.210 lit. b) operator wyznacza osoby odpowiedzialne za zarządzanie i nadzór nad następującymi obszarami:
- 1) operacje lotnicze;
  - 2) szkolenie członków załogi;
  - 3) operacje naziemne;
  - 4) ciągła zdadność do lotu lub umowa o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014, w zależności od przypadku.”;
- j) pkt ORO.SPO.100 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu oraz spełnić następujące warunki:
- 1) w przypadku gdy bierze statek powietrzny operatora z państwa trzeciego w leasing z załogą:
    - (i) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdadności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 (\*) oraz niniejszym rozporządzeniem;
    - (ii) statek powietrzny operatora z państwa trzeciego posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
    - (iii) czas trwania leasingu z załogą nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;
  - 2) w przypadku gdy bierze statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim w leasing bez załogi:
    - (i) zidentyfikowano potrzebę operacyjną, która nie może zostać zaspokojona poprzez leasing statku powietrznego zarejestrowanego w Unii;
    - (ii) czas trwania leasingu bez załogi nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;
    - (iii) normy bezpieczeństwa statku powietrznego z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdadności do lotu odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014;
    - (iv) statek powietrzny jest wyposażony zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO).

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności 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).”;

- k) pkt ORO.CC.100 otrzymuje brzmienie:

**„ORO.CC.100 Liczebność i skład personelu pokładowego**

- a) Do operacji wykonywanej przez statek powietrzny o MOPSC większej niż 19, gdy przewożony jest co najmniej jeden pasażer, wyznacza się co najmniej jednego członka personelu pokładowego.

- b) Na potrzeby spełnienia wymagań lit. a) minimalną liczbę członków personelu pokładowego stanowi największa spośród następujących liczb:
- 1) liczba członków personelu pokładowego ustalona w trakcie procesu certyfikacji statku powietrznego zgodnie ze stosownymi specyfikacjami certyfikacji, w odniesieniu do konfiguracji kabiny statku powietrznego stosowanej przez operatora;
  - 2) jeżeli liczba określona w pkt 1 nie została ustalona – liczba członków personelu pokładowego ustalona w trakcie procesu certyfikacji statku powietrznego dla maksymalnej certyfikowanej konfiguracji miejsc pasażerskich, zmniejszona o 1 dla każdej pełnej wielokrotności 50 miejsc pasażerskich, o którą konfiguracja kabiny statku powietrznego stosowana przez operatora jest mniejsza w stosunku do maksymalnej certyfikowanej liczby miejsc;
  - 3) jeden członek personelu pokładowego na każde 50, lub ułamek 50, miejsc pasażerskich zainstalowanych na tym samym pokładzie statku powietrznego, którym ma być wykonywana operacja.
- c) W przypadku operacji z udziałem więcej niż jednego członka personelu pokładowego operator wyznacza jednego członka personelu pokładowego odpowiadającego przed pilotem dowódcą lub dowódcą.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych o MOPSC większej niż 19 mogą być wykonywane bez członka personelu pokładowego pełniącego obowiązki, pod warunkiem uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. Aby uzyskać zatwierdzenie, operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:
- 1) na pokładzie znajduje się maksymalnie 19 pasażerów;
  - 2) operator opracował procedury dla tej operacji.”;
- l) pkt ORO.CC.205 otrzymuje brzmienie:

**„ORO.CC.205 Zmniejszanie liczby członków personelu pokładowego podczas operacji na ziemi i w razie nieprzewidzianych okoliczności**

- a) Ilekroć na pokładzie statku powietrznego znajdują się pasażerowie, w statku powietrznym musi znajdować się minimalna liczba gotowych do działania członków personelu pokładowego wymagana zgodnie z pkt ORO.CC.100.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) minimalną liczbę członków personelu pokładowego można zmniejszyć w każdym z następujących przypadków:
- 1) podczas normalnych operacji na ziemi niezwiązanych z uzupełnianiem lub usuwaniem paliwa, kiedy statek powietrzny znajduje się na swoim stanowisku postojowym;
  - 2) w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, jeżeli liczba pasażerów znajdujących się na pokładzie w celu odbycia lotu jest zmniejszona. W takim przypadku po ukończeniu lotu właściwemu organowi przedkładany jest raport;
  - 3) w celu zapewnienia odpoczynku w trakcie lotu w fazie przelotu, zgodnie z pkt ORO.FTL.205 lit. e) albo jako środek ograniczający zmęczenie stosowany przez operatora.
- c) Do celów lit. b) pkt 1 i 2 procedury operatora określone w instrukcji operacyjnej zapewniają:
- 1) zachowanie równoważnego poziomu bezpieczeństwa przy zmniejszonej liczbie członków personelu pokładowego, zwłaszcza na wypadek ewakuacji pasażerów;
  - 2) obecność starszego członka personelu pokładowego zgodnie z pkt ORO.CC.200 pomimo zmniejszonej liczby członków personelu pokładowego;
  - 3) wymóg obecności co najmniej jednego członka personelu pokładowego na każdych 50, lub ułamek z liczby 50, pasażerów znajdujących się na tym samym pokładzie danego statku powietrznego;
  - 4) w przypadku normalnych operacji na ziemi wykonywanych statkiem powietrznym wymagającym więcej niż jednego członka personelu pokładowego, liczbę ustaloną zgodnie z pkt 3 zwiększa się o jednego członka personelu pokładowego na każdą parę wyjść awaryjnych z poziomu pokładu.
- d) Do celów lit. b) pkt 3 operator:
- 1) przeprowadza ocenę ryzyka w celu ustalenia liczby członków personelu pokładowego, którzy mają być obecni i gotowi do działania przez cały czas podczas przelotu;
  - 2) określa środki ograniczające skutki posiadania niższej liczby członków personelu pokładowego obecnych i gotowych do działania podczas przelotu;



- 3) ustanawia w instrukcji operacyjnej szczegółowe procedury, w tym procedury dotyczące odpoczynku w trakcie lotu starszego członka personelu pokładowego, które zapewniają w każdej chwili odpowiednie postępowanie z pasażerami oraz skuteczne zarządzanie wszelkimi sytuacjami nienormalnymi lub awaryjnymi;
- 4) wyszczególnia, w programie określania czasu lotu zgodnie z pkt ORO.FTL.125, warunki, na jakich można zapewnić członkom personelu pokładowego odpoczynek w trakcie lotu.”;

m) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

| <b>ZGŁOSZENIE</b>  |                         |  |             |                         |   |
|--|-------------------------|--|-------------|-------------------------|---|
| zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych   |                         |  |             |                         |   |
| <b>Operator</b>  |                         |  |             |                         |   |
| Imię i nazwisko albo nazwa:  |                         |  |             |                         |   |
| Miejsce, które jest głównym miejscem prowadzenia działalności przez operatora, lub – jeżeli operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności – miejsce, w którym operator prowadzi oficjalną działalność, lub siedziba bądź miejsce pobytu operatora, oraz miejsce, z którego kieruje się operacjami:   |                         |  |             |                         |   |
| Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:  |                         |  |             |                         |   |
| <b>Eksplatacja statków powietrznych</b>  |                         |  |             |                         |   |
| Data rozpoczęcia eksploatacji lub data wejścia w życie zmiany:   |                         |  |             |                         |   |
| Informacje o statkach powietrznych, operacjach i organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (1):  |                         |  |             |                         |   |
| MSN statku powietrznego  | Typ statku powietrznego | Znak rejestracyjny statku powietrznego (2) | Główna baza | Rodzaj(-e) operacji (3) | Organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu (4) |
|  |                         |  |             |                         |   |
|  |                         |  |             |                         |   |
|  |                         |  |             |                         |   |
|  |                         |  |             |                         |   |
| W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanych zatwierdzeń (jeżeli ma to zastosowanie, do zgłoszenia należy załączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych, w tym zatwierdzeń szczególnych przyznanych przez państwo trzecie).  |                         |  |             |                         |   |
| W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanego zezwolenia na operacje specjalistyczne (jeżeli ma to zastosowanie, należy załączyć zezwolenia).   |                         |  |             |                         |   |
| W stosownych przypadkach wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do zastępowanych przez nie powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) (należy załączyć alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC)).  |                         |  |             |                         |   |
| <b>Oświadczenia</b>  |                         |  |             |                         |   |
| <input type="checkbox"/> Operator przestrzega, i będzie stale przestrzegać, zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz wymogów ustanowionych w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.   |                         |  |             |                         |   |
| <input type="checkbox"/> Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, spełnia wymagania określone w załączniku III (część ORO), załączniku V (część SPA), załączniku VI (część NCC) lub załączniku VIII (część SPO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, a wszystkie loty będą prowadzone zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej, w myśl wymogów pkt ORO.GEN.110 lit. b) w załączniku III do tego rozporządzenia. |                         |  |             |                         |   |

|   |
|---|
| <input type="checkbox"/> Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają ważne świadectwo zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 lub spełniają szczególne wymagania dotyczące zdatności do lotu mające zastosowanie do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i objętych umową leasingu.   |
| <input type="checkbox"/> Wszyscy członkowie załogi lotniczej posiadają licencję zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, w myśl wymogów pkt ORO.FC.100 lit. c) w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, a członkowie personelu pokładowego, w stosownych przypadkach, zostali przeszkoleni zgodnie z podczęścią CC załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.  |
| <input type="checkbox"/> (Jeżeli dotyczy)<br>Operator wdrożył uznaną normę branżową i wykazał zgodność z tą normą.<br>Oznaczenie referencyjne normy:<br>Jednostka certyfikująca:<br>Data ostatniej kontroli zgodności:  |
| <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 (UE) nr 965/2012, zadeklarowanych właściwemu organowi niniejszym zgłoszeniem, a także o wszelkich zmianach w informacjach i wykazach AltMoC ujętych w niniejszym zgłoszeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymogami w pkt ORO.GEN.120 lit. a) w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.   |
| <input type="checkbox"/> Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.   |
| Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego   |
| (1) Jeżeli w formularzu zgłoszenia brakuje miejsca na podanie wszystkich informacji, informacje te należy podać w osobnym załączniku. Załącznik należy opatrzyć datą i podpisem.<br>(2) Jeżeli statek powietrzny jest również zarejestrowany przez posiadacza AOC, należy podać numer AOC posiadacza AOC.<br>(3) Określenie »Rodzaj(-e) operacji« odnosi się do rodzaju operacji prowadzonych z użyciem danego statku powietrznego, np. operacji niezarobkowych lub operacji specjalistycznych, takich jak loty w celu wykonania zdjęć lotniczych i prowadzenia reklamy lotniczej, loty na potrzeby mediów informacyjnych, loty w celu wykonania zdjęć telewizyjnych i filmowych, operacje spadochronowe, skydiving, loty próbne po obsłudze.<br>(4) Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zawierają nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia.”; |

4) w załączniku IV (część CAT) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt CAT.GEN.MPA.105 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

— pkt 12 i 13 otrzymują brzmienie:

„12) zapewnia wykonanie przeglądu przed lotem zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;

13) upewnia się, czy odpowiednie wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania;”;

— dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) po zakończeniu lotu odnotowuje w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego dane związane z użytkowaniem oraz wszelkie znane lub podejrzewane usterki statku powietrznego, aby zapewnić ciągłe bezpieczeństwo lotu.”;

(ii) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.”;

- b) pkt CAT.GEN.MPA.150 otrzymuje brzmienie:

**„CAT.GEN.MPA.150 Wodowanie — samoloty**

Operator użytkuje samolot z konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30 nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiającej awaryjne lądowanie, przekraczającej mniejszą z następujących wielkości: odległość odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 mil morskich, wyłącznie jeżeli samolot ten spełnia wymagania dotyczące wodowania określone w obowiązujących specyfikacjach certyfikacji.”;

- c) pkt CAT.GEN.MPA.180 lit. a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) dziennik techniczny statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;”;

- d) pkt CAT.GEN.MPA.210 otrzymuje brzmienie:

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

Następujące samoloty są wyposażone w wytrzymałe i automatyczne urządzenie umożliwiające dokładne określenie – po wypadku, podczas którego samolot został poważnie uszkodzony – położenia punktu zakończenia lotu:

- 1) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.;
  - 2) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.”;
- e) pkt CAT.OP.MPA.170 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) otrzymywali kartę bezpieczeństwa ukazującą w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść awaryjnych.”;
- f) pkt CAT.OP.MPA.320 otrzymuje brzmienie:

**„CAT.OP.MPA.320 Kategorie samolotów**

- a) Kategorie samolotów ustala się na podstawie wskazywanej prędkości progowej ( $V_{AT}$ ), która jest równa prędkości przeciągnięcia ( $V_{SO}$ ) pomnożonej przez 1,3 lub prędkości przeciągnięcia 1G ( $V_{S1g}$ ) pomnożonej przez 1,23 w konfiguracji do lądowania przy maksymalnej certyfikowanej masie do lądowania. Jeżeli zarówno  $V_{SO}$ , jak i  $V_{S1g}$  są znane, przyjmuje się większą z wyliczonych wartości  $V_{AT}$ .
- b) Stosuje się kategorie samolotów określone w poniższej tabeli.

**Tabela 1: Kategorie samolotów odpowiadające wartościom  $V_{AT}$**

| Kategoria samolotu | $V_{AT}$               |
|--------------------|------------------------|
| A                  | Mniejsza niż 91 węzłów |
| B                  | Od 91 do 120 węzłów    |
| C                  | Od 121 do 140 węzłów   |
| D                  | Od 141 do 165 węzłów   |
| E                  | Od 166 do 210 węzłów   |

- c) Brana pod uwagę konfiguracja do lądowania musi być określona w instrukcji operacyjnej.
- d) Operator może do określania  $V_{AT}$  przyjmować mniejszą masę do lądowania, jeżeli zostanie to zatwierdzone przez właściwy organ. Taka mniejsza masa do lądowania jest wartością stałą, niezależną od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.”;

g) pkt CAT.IDE.A.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Przystawki i wyposażenie niewymagane w niniejszym załączniku (część CAT) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przystawki, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345 w niniejszym załączniku;
- 2) przedmiotowe przystawki i wyposażenie nie mogą wpływać na zdarność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

h) pkt CAT.IDE.A.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III.”;

i) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

j) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

k) w pkt CAT.IDE.A.205 wprowadza się następujące zmiany:

(i) 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 wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2015 r.”;

(ii) lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na siedzeniach członków załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota – jedno z poniższych zabezpieczeń:

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

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

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

B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, 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.;

C) samoloty certyfikowane zgodnie z CS-VLA lub równoważnymi oraz CS-LSA lub równoważnymi.”;

l) pkt CAT.IDE.A.245 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Samoloty są wyposażane w dodatkowe przenośne urządzenia PBE instalowane w sąsiedztwie ręcznych gaśnic, o których mowa w pkt CAT.IDE.A.250 lit. b) i c), lub w sąsiedztwie wejścia do przedziału ładunkowego, jeżeli gaśnica ręczna jest umieszczona w przedziale ładunkowym.”;

- m) w pkt CAT.IDE.A.275 lit. c) i d) otrzymują brzmienie:
- „c) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej, którym wydano certyfikat typu na podstawie przyjętej przez Agencję specyfikacji certyfikacji, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1, 2 i 3.
  - d) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej, które nie są certyfikowane na podstawie przyjętej przez Agencję specyfikacji certyfikacji, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1.”;
- n) pkt CAT.IDE.A.285 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:
    - 1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania wodnosamolotu na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi;
    - 2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.”;
- o) pkt CAT.IDE.A.345 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Niezależnie od wymagania określonego w lit. b) samoloty użytkowane w operacjach krótkodystansowych w przestrzeni powietrznej północnego Atlantyku o wysokiej intensywności ruchu (NAT HLA) bez przekraczania północnego Atlantyku są wyposażane w co najmniej jeden system komunikacji dalekiego zasięgu, na wypadek opublikowania alternatywnych procedur komunikacji dla danej przestrzeni powietrznej.”;
- p) w pkt CAT.IDE.H.100 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
    - „a) Przyrządy i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatowności do lotu, z wyjątkiem następujących pozycji:
      - 1) niezależne przenośne źródła światła;
      - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
      - 3) uchwyt na mapy;
      - 4) apteczka pierwszej pomocy;
      - 5) megafony;
      - 6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
      - 7) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania;
      - 8) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.”;
  - (ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:
    - „b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane w niniejszym załączniku (część CAT) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:
      - 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345 w niniejszym załączniku;
      - 2) przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatowność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;
- q) pkt CAT.IDE.H.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III.”;

- r) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- s) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- t) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- u) pkt CAT.IDE.H.320 otrzymuje brzmienie:

**„CAT.IDE.H.320 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie**

- a) Jeżeli dany śmigłowiec jest użytkowany w klasie osiągow 1 lub 2 w lotach nad obszarem wodnym w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jego konstrukcja musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednią specyfikacją certyfikacji.
- b) Konstrukcja śmigłowca musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednią specyfikacją certyfikacji, bądź wyposażony w ratunkowe urządzenia pływające, jeżeli jest użytkowany:
  - 1) w klasie osiągow 1 lub 2 w locie nad obszarem wodnym w przyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;
  - 2) w klasie osiągow 2, podczas wykonywania startu i lądowania nad wodą, z wyjątkiem operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS), podczas których, w celu minimalizacji czasu zagrożenia, lądowanie lub start w miejscu operacji śmigłowca HEMS położonym na obszarze gęsto zaludnionym wykonuje się nad wodą;
  - 3) w klasie osiągow 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu dłuższej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.”;
- 5) w załączniku V (część SPA) wprowadza się następujące zmiany:
  - a) pkt SPA.GEN.100 otrzymuje brzmienie:

**„SPA.GEN.100 Właściwy organ**

- a) Organem właściwym do wydawania zatwierdzeń szczególnych jest:
  - 1) w przypadku operatora wykonującego operacje zarobkowe – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności;
  - 2) w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności, prowadzi oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.

b) Niezależnie od lit. a) pkt 2 w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze eksploatującego statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim stosowne wymagania wynikające z niniejszego załącznika w odniesieniu do zatwierdzenia następujących operacji nie mają zastosowania, jeżeli dane zatwierdzenia zostały wydane przez państwo trzecie będące państwem rejestracji:

- 1) nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN);
- 2) specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS);
- 3) operacje (RVSM) w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej;
- 4) operacje przy ograniczonej widzialności (LVO).”;

b) pkt SPA.DG.110 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) dopilnować, by kopia informacji przekazanych pilotowi dowódcy lub dowódcy została zachowana na ziemi oraz by kopia ta, lub informacje w niej zawarte, były łatwo dostępne dla pracownika nadzorującego operacje lotnicze, dyspozytora lotniczego lub wyznaczonego personelu naziemnego odpowiedzialnego za swoją część operacji lotniczych, aż do czasu zakończenia lotu, którego dotyczą te informacje;”;

c) pkt SPA.NVIS.110 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Radiowysokościomierz. Śmigłowiec musi być wyposażony w radiowysokościomierz mogący emitować dźwiękowe sygnały ostrzegawcze przy zejściu poniżej zadanej wysokości względnej oraz ostrzeżenia dźwiękowe i wizualne na wysokości wybranej przez pilota, które są natychmiast rozpoznawalne podczas wszystkich faz lotu NVIS.”;

d) pkt SPA.HHO.110 otrzymuje brzmienie:

#### **„SPA.HHO.110 Wymagania dotyczące wyposażenia do operacji HHO**

a) Całe wyposażenie do operacji HHO inne niż zwykły PCDS, w tym wyposażenie łączności radiowej, instalowane w celu spełnienia wymagań określonych w pkt SPA.HHO.115, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje, musi posiadać zatwierdzenie zdatowności do lotu odpowiednie do planowanej funkcji. Wyposażenie pomocnicze musi być zaprojektowane i przetestowane zgodnie z odpowiednią normą w myśl wymagań właściwego organu.

b) Instrukcje obsługi technicznej dotyczące wyposażenia i systemów do operacji HHO są ustanawiane przez operatora w porozumieniu z producentem i włączane do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej śmigłowca, jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014.”;

6) w załączniku VI (część NCC) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt NCC.GEN.100 otrzymuje brzmienie:

#### **„NCC.GEN.100 Właściwy organ**

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora, w którym prowadzi on oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.”;

b) dodaje się pkt NCC.GEN.101 w brzmieniu:

#### **„NCC.GEN.101 Dodatkowe wymagania dotyczące lotniczych organizacji szkoleniowych**

Zatwierdzone organizacje szkoleniowe, które są zobowiązane do przestrzegania przepisów niniejszego załącznika, muszą również, stosownie do przypadku, spełniać wymagania określone w pkt ORO.GEN.310 w załączniku III.”;

c) pkt NCC.IDE.A.100 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Przyrządy i wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 w niniejszym załączniku;
- 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatowność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

- d) pkt NCC.IDE.A.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III; lub”;
- e) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- f) w pkt NCC.IDE.A.125 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- (ii) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- (iii) lit. h) otrzymuje brzmienie:
- „h) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności głównego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie lub na tablicy przyrządów musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.”;
- g) pkt 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 minimalnej wymaganej liczby członków personelu pokładowego – dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;
  - 3) na siedzeniach członków załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota – jedno z poniższych zabezpieczeń:
    - (i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;
    - (ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:
      - A) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;
      - B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.”;
- h) w pkt NCC.IDE.A.250 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- i) pkt NCC.IDE.H.100 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Przyrządy i wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 w niniejszym załączniku;
  - 2) przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdolność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;



j) pkt NCC.IDE.H.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III; lub”;

k) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

l) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

m) pkt NCC.IDE.H.235 otrzymuje brzmienie:

**„NCC.IDE.H.235 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie**

Jeżeli dany śmigłowiec jest użytkowany w lotach nad obszarem wodnym w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jego konstrukcja musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji bądź wyposażony w ratunkowe urządzenia pływające.”;

n) w pkt NCC.IDE.H.250 dodaje się literę e) w brzmieniu:

„e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;

7) w załączniku VII (część NCO) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt NCO.GEN.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Jeżeli statek powietrzny jest zarejestrowany w państwie trzecim, właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora, w którym prowadzi on oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.”;

b) dodaje się pkt NCO.GEN.104 w brzmieniu:

**„NCO.GEN.104 Użytkowanie statków powietrznych wymienionych w AOC przez operatora wykonującego operacje niezarobkowe**

a) Operator wykonujący operacje niezarobkowe może użytkować wymienione w AOC operatora statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym do prowadzenia operacji niezarobkowych zgodnie z niniejszym załącznikiem.

b) Operator wykonujący operacje niezarobkowe, który użytkuje statki powietrzne zgodnie z lit. a), ustanawia procedurę:

1) jasno opisującą, w jaki sposób posiadacz AOC i operator wykonujący operacje niezarobkowe przekazują sobie nadzór operacyjny nad statkami powietrznymi, o którym mowa w pkt ORO.GEN.310 w załączniku III;

2) opisującą sposób przekazania statku powietrznego przy powrocie do posiadacza AOC.

Procedurę tę włącza się do umowy pomiędzy posiadaczem AOC a operatorem wykonującym operacje niezarobkowe.

Operator wykonujący operacje niezarobkowe zapewnia poinformowanie o tej procedurze odpowiednich członków personelu.

c) Ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych użytkowanych na podstawie lit. a) zarządza organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych wymieniona w AOC, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014.

d) Operator wykonujący operacje niezarobkowe, który użytkuje statki powietrzne zgodnie z lit. a), zapewnia spełnienie następujących warunków:

1) każdy lot prowadzony pod jego nadzorem operacyjnym jest rejestrowany w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego;

2) nie dokonuje się żadnych zmian w systemach ani w konfiguracji statków powietrznych;

- 3) każdą usterkę lub nieprawidłowe działanie techniczne występujące w czasie, gdy statek powietrzny znajduje się pod jego nadzorem operacyjnym, zgłasza się natychmiast po zakończeniu lotu do organizacji, o której mowa w lit. c);
- 4) posiadacz AOC otrzymuje kopię każdego zgłoszenia o zdarzeniu dotyczącego lotów wykonywanych z użyciem danego statku powietrznego, wypełnionego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniem (UE) 2015/1018.”;
- d) w pkt NCO.IDE.A.100 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
- „b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) zapasowe bezpieczniki;
  - 2) niezależne przenośne źródła światła;
  - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
  - 4) apteczka pierwszej pomocy;
  - 5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
  - 6) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
  - 7) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;
  - 8) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane w załączniku VII (część NCO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195 w załączniku VII;
  - 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;
- e) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- f) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- g) pkt NCO.IDE.A.140 lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;”;
- h) w pkt NCO.IDE.A.195 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- i) w pkt NCO.IDE.H.100 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
- „b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) niezależne przenośne źródła światła;
  - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
  - 3) apteczka pierwszej pomocy;
  - 4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
  - 5) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
  - 6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;
  - 7) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

- c) Przyrządy i wyposażenie lub akcesoria niewymagane w załączniku VII (część NCO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195 w załączniku VII;
  - 2) przyrządy i wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdolność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;
- j) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- k) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- l) w pkt NCO.IDE.H.140 lit. a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) siedzenie lub koję dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej, lub stanowisko dla każdego znajdującego się na pokładzie członka załogi lub specjalisty zadaniowego;
  - 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim i pasy przytrzymujące na każdej koi oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;”;
- m) pkt NCO.IDE.H.185 otrzymuje brzmienie:

**„NCO.IDE.H.185 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie**

Śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich muszą spełniać którykolwiek z następujących warunków:

- a) mieć konstrukcję umożliwiającą lądowanie na wodzie zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;
  - b) być certyfikowane do wodowania zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;
  - c) być wyposażone w ratunkowe urządzenia pływające.”;
- n) w pkt NCO.IDE.H.195 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- o) pkt NCO.SPEC.HEC.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka ładunkowego, innego niż zwykły PCDS, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdolności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.”;
- p) pkt NCO.SPEC.PAR.120 otrzymuje brzmienie:

**„NCO.SPEC.PAR.120 Transport i uwolnienie materiałów niebezpiecznych**

Niezależnie od przepisów pkt NCO.SPEC.160 skoczkowie spadochronowi mogą przenosić urządzenia wytwarzające dym i opuszczać statek powietrzny w celu wykonania pokazu spadochronowego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, pod warunkiem że wspomniane urządzenia wyprodukowano w tym celu.”;

- q) w podczęści E dodaje się sekcję 6 w brzmieniu:

**„SEKCJA 6**

**Loty próbne po obsłudze (MCF)**

**NCO.SPEC.MCF.100 Poziomy lotów próbnych po obsłudze**

Przed przeprowadzeniem lotu próbnego po obsłudze operator ustala odpowiedni poziom lotu próbnego po obsłudze w następujący sposób:

- a) lot próbny po obsłudze »poziomu A« – w odniesieniu do lotu, w przypadku którego spodziewane jest zastosowanie procedur nienormalnych lub awaryjnych określonych w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego, lub gdy lot ma wykazać funkcjonowanie systemu rezerwowego lub innych urządzeń zabezpieczających;

- b) lot próbny po obsłudze »poziomu B« – w odniesieniu do każdego lotu próbnego po obsłudze innego niż lot próbny po obsłudze »poziomu A«.

#### **NCO.SPEC.MCF.105 Ograniczenia operacyjne**

- a) Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.GEN.105 lit. a) pkt 4 w niniejszym załączniku lot próbny po obsłudze można przeprowadzać z użyciem statku powietrznego, który został dopuszczony do eksploatacji z niepełną obsługą techniczną zgodnie z pkt M.A.801 lit. g) lub pkt 145.A.50 lit. e) w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
- b) Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.IDE.A.105 lub NCO.IDE.H.105 pilot dowódca może przeprowadzić lot z niedziałającymi lub brakującymi elementami wyposażenia lub funkcjami wymaganymi do lotu, jeżeli te niedziałające lub brakujące elementy wyposażenia lub funkcje zostały określone na liście kontrolnej, o której mowa w pkt NCO.SPEC.MCF.110.

#### **NCO.SPEC.MCF.110 Lista kontrolna i odprawa z zakresu bezpieczeństwa**

- a) Listę kontrolną, o której mowa w pkt NCO.SPEC.105, aktualizuje się w zależności od potrzeb przed każdym lotem próbnym po obsłudze i uwzględnia się w niej procedury operacyjne, które planuje się przeprowadzić podczas danego lotu próbnego po obsłudze.
- b) Niezależnie od przepisów pkt NCO.SPEC.125 lit. b) przed każdym lotem próbnym po obsłudze wymagane jest odbycie ze specjalistą zadaniowym odprawy z zakresu bezpieczeństwa.

#### **NCO.SPEC.MCF.120 Wymagania dotyczące załogi lotniczej**

Wybierając członka załogi lotniczej do lotu próbnego po obsłudze, operator uwzględni stopień złożoności statku powietrznego oraz poziom lotu próbnego po obsłudze zgodnie z definicją w pkt NCO.SPEC.MCF.100.

#### **NCO.SPEC.MCF.125 Skład załogi i osoby na pokładzie**

- a) Przed każdym planowanym lotem próbnym po obsłudze pilot dowódca określa zapotrzebowanie na dodatkowych członków załogi lub specjalistów zadaniowych, lub na jednych i drugich, uwzględniając spodziewane obciążenie pracą członków załogi lotniczej i specjalistów zadaniowych oraz ocenę ryzyka.
- b) Podczas lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« pilot dowódca nie dopuszcza na pokład osób innych niż osoby wymagane zgodnie z lit. a).

#### **NCO.SPEC.MCF.130 Symulowane w locie procedury nienormalne lub awaryjne**

Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.SPEC.145 pilot dowódca może symulować sytuacje, które wymagają zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych, ze specjalistą zadaniowym na pokładzie, jeżeli dana symulacja jest wymagana do spełnienia celu lotu i jeżeli została ona określona na liście kontrolnej, o której mowa w pkt NCO.SPEC.MCF.110, lub w procedurach operacyjnych.

#### **NCO.SPEC.MCF.140 Systemy i wyposażenie**

W przypadku gdy lot próbny po obsłudze ma na celu sprawdzenie prawidłowego funkcjonowania systemu lub wyposażenia, dany system lub dane wyposażenie uznaje się za potencjalnie zawodne i uzgadnia się przed lotem odpowiednie środki ograniczające ryzyko w celu zminimalizowania zagrożeń dla bezpieczeństwa lotu.”;

- 8) w załączniku VIII (część SPO) wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt SPO.GEN.005 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Przepisy niniejszego załącznika mają zastosowanie do wszelkich operacji specjalistycznych, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności z zakresu, między innymi, rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej lub lotów próbnych po obsłudze.”;

- b) pkt SPO.GEN.100 otrzymuje brzmienie:

**„SPO.GEN.100 Właściwy organ**

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora, w którym prowadzi on oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.”;

- c) pkt SPO.POL.110 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Operator ustanawia system obliczania masy i wyważenia w celu określenia dla każdego lotu lub serii lotów następujących parametrów:

- 1) sucha masa operacyjna statku powietrznego;
- 2) masa ładunku handlowego;
- 3) masa ładunku paliwa;
- 4) obciążenie statku powietrznego i rozmieszczenie tego obciążenia;
- 5) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa;
- 6) stosowne położenia środka ciężkości statku powietrznego.”;

- d) w pkt SPO.IDE.A.100 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:

- 1) zapasowe bezpieczniki;
- 2) niezależne przenośne źródła światła;
- 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
- 4) uchwyt na mapy;
- 5) apteczki pierwszej pomocy;
- 6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
- 7) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
- 8) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

c) Przyrządy, wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku (część SPO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220 w niniejszym załączniku;
- 2) przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

- e) pkt SPO.IDE.A.105 otrzymuje brzmienie:

**„SPO.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu**

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakkolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub gdy ich brakuje, chyba że zostanie spełniony którykolwiek z następujących warunków:

- a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym oraz wszelkich samolotów użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III;
- c) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.”;

- f) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- g) w pkt SPO.IDE.A.125 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- (ii) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- (iii) lit. e) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności głównego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie lub na tablicy przyrządów musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.”;
- h) pkt SPO.IDE.A.160 lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia, wymagany na mocy lit. d), musi mieć:
- 1) jeden punkt zwalniania;
  - 2) na siedzeniach członków załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota – jedno z poniższych zabezpieczeń:
    - (i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;
    - (ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:
      - A) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;
      - B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.”;
- i) w pkt SPO.IDE.A.220 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- j) w pkt SPO.IDE.H.100 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) niezależne przenośne źródła światła;
  - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
  - 3) apteczka pierwszej pomocy;
  - 4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
  - 5) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
  - 6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;
  - 7) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.”;

(ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Przyrządy, wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku (część SPO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220 w niniejszym załączniku;
- 2) przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

k) pkt SPO.IDE.H.105 otrzymuje brzmienie:

#### **„SPO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu**

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakikolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub gdy ich brakuje, chyba że zostanie spełniony którykolwiek z następujących warunków:

- a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym oraz wszelkich śmigłowców użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III;
- c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.”;
- l) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- m) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- n) w pkt SPO.IDE.H.220 dodaje się literę e) w brzmieniu:  
„e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- o) pkt SPO.SPEC.HESLO.100 otrzymuje brzmienie:

#### **„SPO.SPEC.HESLO.100 Standardowe procedury operacyjne**

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HESLO określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- c) odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne dla członków załóg w zakresie wykonywania ich zadań, odpowiednie szkolenia dla specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
- d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- e) kryteria w zakresie osiągnięć śmigłowców, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HESLO;
- f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.”;

- p) pkt SPO.SPEC.HEC.100 otrzymuje brzmienie:

**„SPO.SPEC.HEC.100 Standardowe procedury operacyjne**

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HEC określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
  - b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;
  - c) odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne dla członków załóg w zakresie wykonywania ich zadań, odpowiednie szkolenia dla specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
  - d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
  - e) kryteria w zakresie osiągnięć śmigłowców, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HEC;
  - f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.”;
- q) pkt SPO.SPEC.HEC.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka ładunkowego, innego niż zwykły PCDS, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdolności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.”;
- r) pkt SPO.SPEC.PAR.125 otrzymuje brzmienie:

**„SPO.SPEC.PAR.125 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych**

Niezależnie od przepisów pkt SPO.GEN.155 skoczki spadochronowi mogą opuszczać statek powietrzny w celu wykonania pokazu spadochronowego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, przenosząc urządzenia wytwarzające dym, pod warunkiem że urządzenia te wyprodukowano w tym celu.”;

- s) w podczęści E dodaje się sekcję 5 w brzmieniu:

**„SEKCJA 5**

***Loty próbne po obsłudze (MCF)***

**SPO.SPEC.MCF.100 Poziomy lotu próbnego po obsłudze**

Przed przeprowadzeniem lotu próbnego po obsłudze operator ustala odpowiedni poziom lotu próbnego po obsłudze w następujący sposób:

- a) lot próbny po obsłudze »poziomu A« – w odniesieniu do lotu, w przypadku którego spodziewane jest zastosowanie procedur nienormalnych lub awaryjnych określonych w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego, lub gdy wymagane jest wykazanie funkcjonowania systemu rezerwowego lub innych urządzeń zabezpieczających;
- b) lot próbny po obsłudze »poziomu B« – w odniesieniu do wszystkich lotów próbnych po obsłudze innych niż lot próbny po obsłudze »poziomu A«.

**SPO.SPEC.MCF.105 Program lotu dla lotu próbnego po obsłudze »poziomu A«**

Przed przeprowadzeniem lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« z użyciem skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym operator opracowuje program lotu i dokumentuje jego posiadanie.

**SPO.SPEC.MCF.110 Instrukcja użytkownika statku powietrznego w locie próbnym po obsłudze »poziomu A«**

Operator przeprowadzający lot próbny po obsłudze »poziomu A«:

- a) opisuje operacje i powiązane procedury w instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt ORO.MLR.100 w załączniku III, lub w specjalnej instrukcji użytkownika statku powietrznego w locie próbnym po obsłudze;
- b) w razie potrzeby aktualizuje instrukcję;



- c) informuje wszystkich członków personelu, których to dotyczy, o instrukcji i o zmianach w instrukcji, które mają znaczenie dla ich obowiązków;
- d) przekazuje właściwemu organowi instrukcję i jej aktualizacje.

**SPO.SPEC.MCF.115 Wymagania dotyczące załogi lotniczej w odniesieniu do lotu próbnego po obsłudze »poziomu A«**

- a) Operator wybiera odpowiednich członków załogi lotniczej, uwzględniając stopień złożoności statku powietrznego oraz poziom lotu próbnego po obsłudze. Wybierając członków załogi lotniczej do lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« z użyciem skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym, operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:

- 1) pilot dowódca odbył kurs szkoleniowy zgodnie z pkt SPO.SPEC.MCF.120; jeżeli szkolenie przeprowadzono na symulatorze, pilot musi przeprowadzić co najmniej jeden lot próbny po obsłudze »poziomu A« jako pilot monitorujący lub jako obserwator, zanim będzie mógł wykonywać lot próbny po obsłudze »poziomu A« jako pilot dowódca;
- 2) pilot dowódca wylatał co najmniej 1 000 godzin na statkach powietrznych tej samej kategorii co statek powietrzny, który ma odbyć lot, z czego co najmniej 400 godzin jako pilot dowódca skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym i co najmniej 50 godzin na statku powietrznym danego typu.

Niezależnie od przepisów akapitu pierwszego pkt 2, jeżeli operator wprowadza do eksploatacji nowy typ statku powietrznego i ocenił kwalifikacje pilota zgodnie z ustaloną procedurą oceny, operator może wybrać pilota o doświadczeniu mniejszym niż 50 godzin na statku powietrznym danego typu.

- b) Pilotom posiadającym uprawnienia pilota doświadczonego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 w pełni zalicza się kurs szkoleniowy przewidziany w niniejszym punkcie w lit. a) pkt 1, pod warunkiem że piloci posiadający uprawnienia pilota doświadczonego odbyli wymagane szkolenie wstępne i szkolenia okresowe w zakresie zarządzania zasobami załogi zgodnie z pkt ORO.FC.115 i ORO.FC.215 w załączniku III.
- c) Pilot dowódca nie może wykonywać lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« na skomplikowanym statku powietrznym z napędem silnikowym, jeżeli nie prowadził lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« w ciągu ostatnich 36 miesięcy.
- d) Uprawnienia wynikające z bieżącej praktyki w charakterze pilota dowódcy w locie próbnym po obsłudze »poziomu A« odzyskuje się po wykonaniu lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« w charakterze obserwatora lub pilota monitorującego bądź po pełnieniu funkcji pilota dowódcy w locie próbnym po obsłudze »poziomu A« na symulatorze.

**SPO.SPEC.MCF.120 Kurs szkoleniowy dla załóg lotniczych na potrzeby lotów próbnych po obsłudze »poziomu A«**

- a) Kurs szkoleniowy wymagany na potrzeby lotów próbnych po obsłudze »poziomu A« przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym planem tematycznym.
- b) Szkolenie w locie w ramach kursu szkoleniowego przeprowadza się w jeden z następujących sposobów:
  - 1) na symulatorze, który do celów szkoleniowych odpowiednio odzwierciedla reakcje statku powietrznego i jego systemów na prowadzone kontrole;
  - 2) podczas lotu statkiem powietrznym, w trakcie którego uczestnicy szkolenia demonstrują techniki lotu próbnego po obsłudze.
- c) Kurs szkoleniowy odbyty na statku powietrznym należącym do danej kategorii statków powietrznych uznaje się za ważny w odniesieniu do wszystkich typów statków powietrznych należących do tej kategorii.
- d) Porównując statek powietrzny wykorzystany do szkolenia ze statkiem powietrznym, który ma odbyć lot próbny po obsłudze, operator stwierdza, czy wymagane jest szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze, i opisuje program takiego szkolenia.

**SPO.SPEC.MCF.125 Skład załogi i osoby na pokładzie**

- a) Operator ustanawia procedury pozwalające określić zapotrzebowanie na dodatkowych specjalistów zadaniowych.
- b) W odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze »poziomu A« operator określa w swojej instrukcji politykę dotyczącą innych osób na pokładzie.

- c) W przypadku lotów próbnych po obsłudze »poziomu A« od specjalisty zadaniowego lub dodatkowego pilota wymaga się obecności w kabinie załogi lotniczej w celu udzielania pomocy członkom załogi lotniczej, chyba że nie zezwała na to konfiguracja statku powietrznego lub operator może uzasadnić, uwzględniając obciążenie pracą członków załogi lotniczej w oparciu o program lotu, że członkowie załogi lotniczej nie potrzebują dodatkowej pomocy.

**SPO.SPEC.MCF.130 Symulowane w locie procedury nienormalne lub awaryjne**

Na zasadzie odstępstwa od pkt SPO.OP.185 specjalista zadaniowy może znajdować się na pokładzie podczas lotu próbnego po obsłudze »poziomu A«, jeżeli jego obecność jest wymagana do spełnienia celu lotu i została określona w programie lotu.

**SPO.SPEC.MCF.135 Ograniczenia czasu lotu i wymagania dotyczące wypoczynku**

Wyznaczając członków załogi do lotów próbnych po obsłudze, operatorzy podlegający przepisom podczęści FTL załącznika III (część ORO) stosują przepisy tej podczęści.

**SPO.SPEC.MCF.140 Systemy i wyposażenie**

W przypadku gdy lot próbny po obsłudze ma na celu sprawdzenie prawidłowego funkcjonowania systemu lub wyposażenia, dany system lub dane wyposażenie uznaje się za potencjalnie zawodne i uzgadnia się przed lotem odpowiednie środki ograniczające ryzyko w celu zminimalizowania zagrożeń dla bezpieczeństwa lotu.

**SPO.SPEC.MCF.145 Wymagania dotyczące pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota, pokładowego rejestratora parametrów lotu i zapisów z łącza transmisji danych odnoszące się posiadaczy AOC**

W odniesieniu do lotu próbnego po obsłudze wykonywanego statkiem powietrznym wykorzystywanym poza tym do operacji CAT mają nadal zastosowanie przepisy dotyczące pokładowych rejestratorów rozmów w kabinie pilota (CVR), pokładowych rejestratorów parametrów lotu (FDR) i rejestratorów zapisów z łącza transmisji danych (DLR) ustanowione w załączniku IV (część CAT).”.

---

## ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach I i Vb do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I (część M) w pkt M.A.201 dodaje się lit. k) w brzmieniu:

„k) Jeżeli statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub operacji specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 w załączniku III lub pkt NCO.GEN.104 w załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), lub organizację kompleksowej zdadności do lotu («CAO»), zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.”;

2) w załączniku Vb (część ML) w pkt ML.A.201 dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) W przypadku gdy statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 w załączniku III lub pkt NCO.GEN.104 w załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), lub organizację kompleksowej zdadności do lotu («CAO»), zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.”.

---