

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/1296****z dnia 4 sierpnia 2021 r.****zmieniające i poprawiające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zarządzania paliwem/energią oraz w odniesieniu do wymogów dotyczących programów wsparcia i testów psychologicznych załogi lotniczej, a także badań na obecność substancji psychoaktywnych****(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. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(2)</sup> ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych, a w szczególności planowania zapotrzebowania na paliwo i zarządzania nim. Przepisy te należy aktualizować w celu odzwierciedlenia najnowszych osiągnięć w technologii silników i najlepszych praktyk w dziedzinie operacji lotniczych, a także w celu uwzględnienia światowego doświadczenia lotniczego oraz postępu naukowego i technicznego w dziedzinie operacji lotniczych.
- (2) Do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 należy włączyć najnowsze zmiany dotyczące paliwa do załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (ICAO), tj. część I (wydanie jedenaste), część III (wydanie dziewiąte) oraz nowe wytyczne zawarte w dokumencie ICAO nr 9976 „Podręcznik planowania lotu i zarządzania paliwem”, z wyjątkiem pewnych wymogów mających zastosowanie do śmigłowców, w przypadku których EASA uznaje, że inne rozwiązania zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa.
- (3) Nowe przepisy dotyczące planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zarządzania paliwem/energią powinny zapewnić równe szanse wszystkim zainteresowanym stronom na wewnętrznym rynku lotniczym oraz poprawić konkurencyjność unijnego przemysłu lotniczego.
- (4) Nowe wymogi dotyczące planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zarządzania paliwem/energią powinny sprzyjać innowacjom i umożliwiać płynne wprowadzanie nowych technologii do sektora operacji lotniczych. W związku z tym w stosownych przypadkach zamiast terminu „paliwo” należy stosować termin „paliwo/energia”, aby uwzględnić operacje z wykorzystaniem statków powietrznych korzystających z innych źródeł energii niż konwencjonalne paliwo węglowodorowe.
- (5) Wymogi związane z poszczególnymi rodzajami operacji lotniczych powinny być proporcjonalne do skali i złożoności takich operacji, a także do związanego z nimi ryzyka.
- (6) Operatorzy lotniczy powinni mieć możliwość stosowania procedur planowania i zarządzania opartych na wynikach, które poprawiają efektywność operacyjną poprzez przynoszenie korzyści finansowych i środowiskowych, przy jednoczesnym utrzymaniu lub nawet podniesieniu poziomu bezpieczeństwa. Dlatego też nowe wymogi dotyczące samolotów wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego (CAT) powinny wprowadzać kompleksowy system paliwowy obejmujący trzy główne obszary polityki związane z paliwem: planowanie zapotrzebowania na paliwo/energię, wybór lotniska oraz zarządzanie paliwem i energią w locie. Powinno to umożliwić bardziej elastyczne zarządzanie ryzykiem przez operatora, prowadząc do potencjalnego zwiększenia efektywności.

<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).

- (7) Z informacji na temat bezpieczeństwa zebranych przez EASA wynika, że należy wprowadzić nowe wymogi dotyczące ryzyka związanego z uzupełnianiem paliwa, a w szczególności z uzupełnianiem paliwa z pasażerami na pokładzie, wysiadającymi lub wsiadającymi, oraz z uzupełnianiem paliwa w śmigłowcach z obracającymi się wirnikami.
- (8) Ocena bardziej złożonych programów paliwowych/energetycznych wymaga większych zdolności ze strony właściwych organów, dlatego konieczne jest wprowadzenie kryteriów, którymi powinny kierować się właściwe organy przy dokonywaniu oceny ryzyka związanego z bezpieczeństwem operacyjnym, aby wspierać stosowanie programów paliwowych/energetycznych opartych w pełni na skuteczności działania.
- (9) Zgodnie z zasadami proporcjonalności i lepszego stanowienia prawa, wymogi w zakresie paliwa i energii dotyczące operacji niezarobkowych z wykorzystaniem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym (NCC) oraz dotyczące operacji specjalistycznych (SPO) powinny zostać lepiej dostosowane do wymogów dotyczących operacji CAT. Z drugiej strony, wymogi w zakresie paliwa i energii dotyczące operatorów wykonujących niezarobkowe operacje lotnicze z wykorzystaniem statków powietrznych z napędem silnikowym innych niż skomplikowane powinny opierać się na celach bezpieczeństwa i umożliwiać podejście oparte na skuteczności działania. Nowe wymogi dotyczące planowania zapotrzebowania na paliwo i energię oraz zarządzania paliwem i energią powinny zmniejszyć obciążenie regulacyjne, zwiększyć opłacalność i, z pewnymi wyjątkami, doprowadzić do harmonizacji z wymogami określonymi przez ICAO.
- (10) Rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/1042 <sup>(3)</sup> dodano do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wymogi dotyczące programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej i systematycznych oraz losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej członków załogi lotniczej i personelu pokładowego. Wymogi te zaczęły obowiązywać w lutym 2021 r. Agencję upoważniono do ciągłej oceny skuteczności nowych przepisów i sporządzenia pierwszego sprawozdania oceniającego do sierpnia 2022 r. Biorąc pod uwagę wpływ pandemii Covid-19 na lotnictwo, wskazane jest zapewnienie Agencji więcej czasu na zgromadzenie odpowiednich danych do oceny. W związku z tym należy przedłużyć termin sporządzenia sprawozdania oceniającego do dnia 14 sierpnia 2023 r.
- (11) Rozporządzeniem (UE) 2018/1042 w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodano punkt 98a, w którym zdefiniowano termin „substancja psychoaktywna”. W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/2036 <sup>(4)</sup>, którym następnie zmieniono załącznik I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, nieumyślnie zastąpił pkt 98a nowym tekstem zawierającym definicję terminu „biegły” i usunięto definicję terminu „substancja psychoaktywna”. Definicja ta ma zasadnicze znaczenie dla spójnej interpretacji przepisów wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2018/1042, a w szczególności dla jasnego określenia, które substancje podlegają tym przepisom, a które nie. W związku z tym, aby odpowiedzieć na uzasadnione oczekiwania osób podlegających tym przepisom, należy ponownie wprowadzić tę definicję do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania powiązanych zmian wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2018/1042, tj. od dnia 14 lutego 2021 r.
- (12) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisu wykonawczego i przedstawiła go wraz z opinią nr 02/2020 <sup>(5)</sup> zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (14) Aby zapewnić właściwe wdrożenie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie i zainteresowane strony powinny mieć wystarczająco dużo czasu na dostosowanie swoich procedur do nowych wymagań ustanowionych niniejszym rozporządzeniem. W związku z tym należy odroczyć datę rozpoczęcia jego stosowania.
- (15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1042 z dnia 23 lipca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 odnośnie do wymagań technicznych i procedur administracyjnych dotyczących programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej, a także systematycznych i losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej załogi lotniczej i personelu pokładowego, oraz odnośnie do wyposażenia nowo wyprodukowanych samolotów z napędem turbiny o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg posiadających homologację na przewóz od sześciu do dziesięciu pasażerów w zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (Dz.U. L 188 z 25.7.2018, s. 3).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/2036 z dnia 9 grudnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących kompetencji i metod szkolenia załóg lotniczych oraz odroczenia dat rozpoczęcia stosowania niektórych środków w kontekście pandemii COVID-19 (Dz.U. L 416 z 11.12.2020, s. 24).

<sup>(5)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

**Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012**

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

1) w art. 9b akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Agencja regularnie dokonuje oceny skuteczności przepisów dotyczących programów wsparcia, testów psychologicznych załogi lotniczej i systematycznych oraz losowych badań na obecność substancji psychoaktywnych w celu zapewnienia sprawności fizycznej i psychicznej członków załogi lotniczej i personelu pokładowego określonych w załącznikach II i IV. Nie później niż dnia 14 sierpnia 2023 r. agencja przygotowuje pierwsze sprawozdanie na temat wyników tej oceny.

Ocena ta obejmuje odpowiednią wiedzę fachową i opiera się na danych długoterminowych zgromadzonych z pomocą państw członkowskich i agencji.”;

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

*Artykuł 2*

**Sprostowanie rozporządzenia (UE) nr 965/2012**

Załącznik I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zostaje sprostowany 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 stosuje się od dnia 30 października 2022 r.

Załącznik II stosuje się jednak od dnia 14 lutego 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 4 sierpnia 2021 r.

*W imieniu Komisji*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Przewodnicząca*

## 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 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 8c) w brzmieniu:

„8c) »Lotnisko zapasowe« oznacza odpowiednie lotnisko, na które statek powietrzny może się udać, jeżeli nie jest możliwe lub celowe wykonywanie lotu do lub lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania, na którym są dostępne niezbędne służby i urządzenia, na którym można spełnić wymagania dotyczące osiągnięć statku powietrznego i które funkcjonuje w przewidywanym czasie jego wykorzystania; »lotnisko zapasowe« obejmuje następujące rodzaje lotnisk:

- a) »lotnisko zapasowe dla lotniska startu«: lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może wylądować, gdyby okazało się to konieczne zaraz po starcie, a lądowanie na lotnisku startu było niemożliwe;
- b) »lotnisko zapasowe na trasie (ERA)«: lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może wylądować, gdyby w trakcie lotu konieczna była zmiana trasy lotu;
- c) »lotnisko zapasowe na trasie dla zmniejszenia ilości paliwa/energii (paliwowe/energetyczne lotnisko ERA)« oznacza lotnisko ERA, które jest wymagane na etapie planowania do wykorzystania przy obliczaniu ilości paliwa/energii;
- d) »lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego«: lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może wylądować, gdyby lądowanie na lotnisku, na którym planuje się lądowanie, było niemożliwe lub niewskazane;”;

b) pkt 26 otrzymuje brzmienie:

„26. »Paliwo/energia na nieprzewidziane okoliczności« oznacza paliwo/energię na okoliczność wystąpienia nieprzewidzianych czynników, które mogą mieć wpływ na zużycie paliwa/energii w drodze do lotniska docelowego;”;

c) dodaje się pkt 31a) w brzmieniu:

„31a) »Aktualny program paliwowy/energetyczny« oznacza zatwierdzony program paliwowy/energetyczny stosowany obecnie przez operatora;”;

d) skreśla się pkt 46;

e) dodaje się pkt 49d) i 49e) w brzmieniu:

„49d) »Śledzenie przebiegu lotu« oznacza rejestrowanie w czasie rzeczywistym komunikatów o odlocie i przylocie przez członków personelu lotniczego w celu zapewnienia, że lot jest wykonywany, a statek powietrzny dotarł na lotnisko docelowe lub lotnisko zapasowe;

49e) »Monitorowanie lotu« oznacza, oprócz wymogów określonych w odniesieniu do śledzenia przebiegu lotu:

- a) monitorowanie operacyjne lotów przez odpowiednio wykwalifikowany personel odpowiedzialny za nadzór operacyjny od momentu odlotu przez wszystkie fazy lotu;
- b) przekazywanie wszelkich dostępnych i istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa pomiędzy naziemnym personelem odpowiedzialnym za nadzór operacyjny a załogą lotniczą; oraz
- c) krytyczną pomoc załodze lotniczej w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej lub zagrożenia bezpieczeństwa podczas lotu lub na żądanie załogi lotniczej;”;

f) dodaje się pkt 50a) i 50b) w brzmieniu:

„50a) »Czas lotu« oznacza:

- a) w przypadku samolotów: całkowity czas od chwili, gdy samolot zacznie kołować przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu;
- b) w przypadku śmigłowców oznacza całkowity czas od momentu, w którym łopaty wirnika zaczynają się obracać w celu startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się śmigłowca po locie i zatrzymania łopat wirnika;



50b) »Śledzenie lotu« oznacza, oprócz wszystkich elementów określonych dla »monitorowania lotu«, aktywne śledzenie lotu przez odpowiednio wykwalifikowany personel odpowiedzialny za nadzór operacyjny we wszystkich fazach lotu w celu zapewnienia, aby lot odbywał się zgodnie z wyznaczoną trasą bez nieplanowanych odchyłeń, zmian kierunku lub opóźnień;»;

g) skreśla się pkt 51;

h) pkt 73 otrzymuje brzmienie:

„73. »Lokalne operacje śmigłowcowe« oznaczają operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane śmigłowcami o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (Maximum Certified Take-Off Mass, MCTOM) powyżej 3 175 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (Maximum Operational Passenger Seating Configuration, MOPSC) wynoszącej nie więcej niż 9, w dzień, trasami, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, położonych w granicach lokalnych i określonych obszarów geograficznych podanych w instrukcji operacyjnej;”

i) dodaje się pkt 104a) w brzmieniu:

„104a) »Bezpieczne lądowanie« oznacza w kontekście polityki planowania zapotrzebowania na paliwo/energię lub programów paliwowych/energetycznych, lądowanie na odpowiednim lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, z ilością paliwa/energii wynoszącą nie mniej niż ostateczna rezerwa oraz zgodnie z obowiązującymi procedurami operacyjnymi i minimami operacyjnymi lotniska;”

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ARO.OPS.225 otrzymuje brzmienie:

„ARO.OPS.225 Zatwierdzenie programów paliwowych/energetycznych

a) Właściwy organ zatwierdza program paliwowy/energetyczny proponowany przez operatora CAT, jeżeli operator wykaże spełnienie wszystkich stosownych wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu, dotyczących paliwa/energii dla samolotów lub śmigłowców biorących udział w operacjach CAT.

b) Właściwy organ ocenia i nadzoruje planowanie zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu, dobór lotnisk oraz politykę zarządzania paliwem/energią w locie, związaną z programami paliwowymi/energetycznymi, a także procesy wspierające wdrażanie tych programów.

c) W uzupełnieniu lit. a) i b), zatwierdzając poszczególne programy paliwowe/energetyczne, właściwy organ:

1) weryfikuje, czy operator wykazał spełnienie podstawowych wymogów bezpieczeństwa w ramach bieżącego programu paliwowego/energetycznego;

2) ocenia zdolność operatora do wsparcia realizacji proponowanego indywidualnego programu paliwowego/energetycznego; obowiązkowe minimum obejmuje następujące elementy:

(i) system zarządzania operatora;

(ii) zdolności operacyjne operatora;

3) sprawdza, czy przeprowadzona przez operatora ocena ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, która stanowi podstawę proponowanego indywidualnego programu paliwowego/energetycznego, zapewnia poziom bezpieczeństwa równoważny z poziomem bezpieczeństwa obecnego programu paliwowego/energetycznego; oraz

4) ustanawia plan nadzoru służący przeprowadzaniu okresowych ocen zatwierdzonego indywidualnego programu paliwowego/energetycznego w celu sprawdzenia zgodności programu lub podjęcia decyzji o ewentualnej zmianie lub uchyleniu programu.

d) Zatwierdzenie, o którym mowa w pkt CAT.OP.MPA.182 lit. d) ppkt 2), zawiera wykaz lotnisk izolowanych określonych przez operatora dla każdego typu statku powietrznego objętego tym zatwierdzeniem.

e) Bez uszczerbku dla pkt ARO.GEN.120 lit. d) i e), właściwy organ powiadamia Agencję o rozpoczęciu oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań związanych z programami paliwowymi/energetycznymi;”

3) w załączniku III dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

### ZGŁOSZENIE

zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych

#### Operator

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:

#### Eksplatacja statków powietrznych

Data rozpoczęcia eksploatacji oraz data wejścia w życie zmiany:

Informacje o statkach powietrznych, operacjach i organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu<sup>(1)</sup>:

Typ(-y) statków powietrznych, rejestracja(-e) i główna baza:

MSN statku powietrznego <sup>(2)</sup>	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny statku powietrznego <sup>(3)</sup>	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji <sup>(4)</sup>	Organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu <sup>(5)</sup>

Operator uzyskuje uprzednie zatwierdzenie<sup>(6)</sup> lub zatwierdzenie szczególne<sup>(7)</sup> na niektóre operacje przed ich przeprowadzeniem.

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 (należy załączyć zezwolenia).

W stosownych przypadkach wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do zastępowanych przez nie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (należy załączyć alternatywne sposoby spełnienia wymagań).

#### Oświadczenia

- 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.
- 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 (część ORO).
- Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają ważne świadectwo zdadności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 lub spełniają szczególne wymagania dotyczące zdadności do lotu mające zastosowanie do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i objętych umową leasingu.

- 
- 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 (część ORO).
- 
- W stosownych przypadkach operator wdraża uznaną normę branżową i wykazuje zgodność z tą normą.  
Oznaczenie referencyjne normy:  
Jednostka certyfikująca:  
Data ostatniej kontroli zgodności:
- 
- 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 alternatywnych sposobów spełnienia wymagań ujętych w niniejszym zgłoszeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymogami w pkt ORO.GEN.120 lit. a) w załączniku III (część ORO).
- 
- Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.
- 

Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego”

---

- <sup>(1)</sup> Jeżeli w formularzu zgłoszenia brakuje miejsca na podanie wszystkich wymaganych informacji, informacje te należy podać w osobnym załączniku. Załącznik taki należy opatrzyć datą i podpisem.
- <sup>(2)</sup> Numer seryjny producenta.
- <sup>(3)</sup> Jeżeli statek powietrzny jest również zarejestrowany przez posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), należy podać numer AOC posiadacza AOC.
- <sup>(4)</sup> 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.
- <sup>(5)</sup> Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu muszą zawierać nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia.
- <sup>(6)</sup> a) Operacje z jakimkolwiek wadliwym przyrządem, elementem wyposażenia, przedmiotem lub funkcją, zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) (pkt ORO.MLR.105 lit. b), f) i j), SPO.IDE.A.105 oraz SPO.IDE.H.105).  
b) Operacje wymagające uprzedniego zezwolenia lub zatwierdzenia, w tym wszystkie poniższe:  
— w przypadku operacji specjalistycznych, leasing z załogą i leasing bez załogi statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim (pkt ORO.SPO.100 lit. c));  
— zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka (pkt ORO.SPO.110);  
— niezarobkowe operacje specjalistyczne z wykorzystaniem statków powietrznych o MOPSC większej niż 19, które są wykonywane bez członka personelu pokładowego (pkt ORO.CC.100 lit. d));  
— stosowanie minimów operacyjnych IFR niższych niż opublikowane przez państwo (pkt NCC.OP.110 i SPO.OP.110);  
— uzupełnianie paliwa w obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami (pkt NCC.OP.157);  
— operacje specjalistyczne (SPO) bez zapasu tlenu wykonywane na wysokości powyżej 10 000 stóp (pkt SPO.OP.195).
- <sup>(7)</sup> Operacje zgodnie z załącznikiem V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, w tym z podczęściami B »OPERACJE Z NAWIGACJĄ W OPARCIU O CHARAKTERYSTYKI SYSTEMÓW (PBN)«, C »OPERACJE Z OKREŚLONYMI SPECYFIKACJAMI MINIMALNYCH OSIĄGÓW NAWIGACYJNYCH (MNPS)«, D »OPERACJE W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ZE ZREDUKOWANYMI MINIMAMI SEPARACJI PIONOWEJ (RVSM)«, E »OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVO)«, G »TRANSPORT MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH«, K »MORSKIE OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE« oraz M »ELEKTRONICZNA TORBA PILOTA (EFB)«.
- 

4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt CAT.OP.MPA.100 lit. b) ppkt 3) otrzymuje brzmienie:  
„CAT.OP.MPA.100 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego  
„3) operacji śmigłowcowych o charakterze lokalnym,””;
- b) skreśla się pkt CAT.OP.MPA.106;
- c) pkt CAT.OP.MPA.150 otrzymuje brzmienie:  
„CAT.OP.MPA.150  
PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO”;

- d) skreśla się pkt CAT.OP.MPA.151;
- e) pkt CAT.OP.MPA.175 lit. b) ppkt 7) otrzymuje brzmienie:
- „7) zawarte w instrukcji operacyjnej wymagania dotyczące zaopatrzenia w paliwo/energię, olej i tlen, minimalnych bezpiecznych wysokości bezwzględnych, minimów operacyjnych lotnisk oraz dostępności lotnisk zapasowych, jeżeli są wymagane, dotyczące planowanego lotu mogą zostać spełnione;”;
- f) dodaje się następujący pkt CAT.OP.MPA.177:
- „CAT.OP.MPA.177 Złożenie planu lotu ATS
- a) Jeżeli plan lotu służb ruchu lotniczego (ATS) nie zostaje złożony, ponieważ nie wymagają tego przepisy ruchu lotniczego, składana jest odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- b) Przy wykonywaniu lotów z miejsca, gdzie złożenie planu lotu ATS nie jest możliwe, plan ten jest przekazywany przez dowódcę lub operatora możliwie jak najszybciej po starcie.”;
- g) pkt CAT.OP.MPA.180 otrzymuje brzmienie:
- „CAT.OP.MPA.180 Program paliwowy/energetyczny – samoloty
- a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje program paliwowy/energetyczny, który:
- 1) jest odpowiedni dla rodzaju wykonywanej operacji;
  - 2) odpowiada zdolności operatora w zakresie wsparcia jego wdrożenia; oraz
  - 3) jest albo:
    - (i) podstawowym programem paliwowym/energetycznym, który stanowi podstawę dla podstawowego programu paliwowego/energetycznego ze zmianami oraz indywidualnego programu paliwowego/energetycznego; podstawowy program paliwowy/energetyczny wynika z przeprowadzonej na szeroką skalę analizy danych dotyczących bezpieczeństwa i danych operacyjnych z poprzednich operacji i doświadczeń przemysłu, z zastosowaniem zasad naukowych; podstawowy program paliwowy/energetyczny zapewnia – w tej kolejności – bezpieczną, skuteczną i wydajną eksploatację statku powietrznego; albo
    - (ii) podstawowym programem paliwowym/energetycznym ze zmianami, czyli podstawowym programem paliwowym/energetycznym, w przypadku którego analizę, o której mowa w ppkt (i), wykorzystuje się do ustalenia zmiany podstawowego programu paliwowego/energetycznego, zapewniającej – w tej kolejności – bezpieczną, skuteczną i wydajną eksploatację statku powietrznego; albo
    - (iii) indywidualnym programem paliwowym/energetycznym, który wynika z analizy porównawczej danych dotyczących bezpieczeństwa i danych operacyjnych operatora, z zastosowaniem zasad naukowych; analizę tę wykorzystuje się do ustanowienia programu paliwowego/energetycznego o wyższym lub równoważnym poziomie bezpieczeństwa w stosunku do podstawowego programu paliwowego/energetycznego, który zapewnia – w tej kolejności – bezpieczną, skuteczną i wydajną eksploatację statku powietrznego.
- b) Wszystkie programy paliwowe/energetyczne obejmują:
- 1) politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu;
  - 2) politykę wyboru lotniska; oraz
  - 3) politykę zarządzania paliwem/energią w locie.
- c) Program paliwowy/energetyczny i wszelkie jego zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.
- d) W przypadku gdy operator zamierza wystąpić o indywidualny program paliwowy/energetyczny, musi on:
- 1) ustanowić podstawowe wymogi bezpieczeństwa w ramach bieżącego programu paliwowego/energetycznego;
  - 2) wykazać zdolność do wsparcia realizacji proponowanego indywidualnego programu paliwowego/energetycznego, w tym zdolność do sprawowania odpowiedniego nadzoru operacyjnego i zapewnienia wymiany stosownych informacji dotyczących bezpieczeństwa między personelem odpowiedzialnym za nadzór operacyjny a załogą lotniczą; oraz
  - 3) przeprowadzić ocenę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, która wykaże, w jaki sposób osiągnięto poziom bezpieczeństwa równoważny z poziomem bezpieczeństwa obecnego programu paliwowego/energetycznego.”;

h) pkt CAT.OP.MPA.181 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.181 Program paliwowy/energetyczny – polityka planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu – samoloty

a) Operator:

- 1) ustanawia politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu w ramach programu paliwowego/energetycznego;
- 2) zapewnia, aby na pokładzie samolotu znajdowała się wystarczająca ilość paliwa/energii wymagana do bezpiecznego wykonania planowanego lotu oraz na wypadek zmian planowanej operacji;
- 3) opracowuje procedury na potrzeby polityki planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu, które powinny być zawarte w instrukcji operacyjnej;
- 4) zapewnia, aby planowanie zapotrzebowania na paliwo/energię w odniesieniu do lotu opierało się na:
  - (i) aktualnych danych właściwych dla danego statku powietrznego uzyskanych z układu monitorowania zużycia paliwa/energii lub, jeżeli nie są dostępne;
  - (ii) danych dostarczonych przez producenta samolotu.

b) Operator zapewnia, aby planowanie lotów obejmowało warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot; warunki operacyjne obejmują co najmniej:

- 1) dane o zużyciu paliwa/energii przez statek powietrzny;
- 2) przewidywane masy statku powietrznego;
- 3) przewidywane warunki meteorologiczne;
- 4) skutki odroczonej obsługi technicznej lub odchylenia od konfiguracji;
- 5) przewidywane trasy odlotu i przylotu oraz drogi startowe; oraz
- 6) przewidywane opóźnienia.

c) Operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego/energii zużywalnej obejmowała:

- 1) paliwo/energię na kołowanie, w ilości nie mniejszej niż przewidywana do zużycia przed startem;
- 2) paliwo/energię na przelot, w ilości potrzebnej na wykonanie przez samolot lotu od startu lub od momentu zmiany planu podczas lotu do lądowania na lotnisku docelowym;
- 3) paliwo/energię na nieprzewidziane okoliczności, w ilości potrzebnej na okoliczność wystąpienia nieprzewidzianych czynników;
- 4) paliwo/energię w ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego:
  - (i) w przypadku lotu wykonywanego z co najmniej jednym lotniskiem zapasowym dla lotniska docelowego, jest to ilość paliwa/energii potrzebna do wykonania lotu z lotniska docelowego do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego; lub
  - (ii) w przypadku lotu, dla którego nie ustanowiono lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, jest to ilość paliwa/energii potrzebna do utrzymania się nad lotniskiem docelowym, umożliwiającą bezpieczne lądowanie samolotu i pozwalającą na odchylenia od zaplanowanej operacji; ilość ta odpowiada co najmniej 15-minutowemu zużyciu paliwa/energii przy prędkości oczekiwania na wysokości 1 500 stóp (450 m) nad wzniesieniem lotniska w warunkach standardowych, obliczonemu na podstawie szacunkowej masy samolotu w chwili dotarcia na lotnisko docelowe;
- 5) ostateczną rezerwę paliwa/energii, w ilości obliczonej przy prędkości oczekiwania na wysokości 1 500 stóp (450 m) nad wzniesieniem lotniska w warunkach standardowych, zgodnie z szacunkową masą samolotu w chwili dotarcia na lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego lub lotnisko docelowe, jeżeli lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego nie jest wymagane, i która nie może być mniejsza niż:
  - (i) w przypadku samolotów wyposażonych w silniki tłokowe — ilość paliwa/energii potrzebna na 45 minut lotu; lub
  - (ii) w przypadku samolotów z napędem turbinowym — ilość paliwa/energii potrzebna na 30 minut lotu;

- 6) dodatkową ilość paliwa/energii, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji; jest to ilość paliwa/energii umożliwiająca lądowanie samolotu na lotnisku zapasowym na trasie dla zmniejszenia ilości paliwa/energii (scenariusz krytyczny dla paliwowego/energetycznego lotniska ERA) w przypadku awarii statku powietrznego, która znacznie zwiększa zużycie paliwa/energii w najbardziej krytycznym punkcie trasy; ta dodatkowa ilość paliwa/energii jest wymagana tylko wtedy, gdy minimalna ilość paliwa/energii obliczona zgodnie z lit. c) ppkt 2)–5) nie wystarczy w przypadku takiego zdarzenia;
  - 7) dodatkową ilość paliwa/energii w celu uwzględnienia przewidywanych opóźnień lub szczególnych ograniczeń operacyjnych; oraz
  - 8) uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie dowódcy.
- d) Operator dopilnowuje, by w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego na inne niż pierwotnie planowano, procedury zmiany planu podczas lotu służące obliczeniu ilości paliwa zużywanego/energii zużywanego obejmowały lit. c) ppkt 2)–7).”;
- i) pkt CAT.OP.MPA.182 otrzymuje brzmienie:
- „CAT.OP.MPA.182 Program paliwowy/energetyczny – polityka wyboru lotniska – samoloty
- a) Na etapie planowania operator zapewnia, by po rozpoczęciu lotu istniała uzasadniona pewność, że lotnisko, na którym można bezpiecznie wylądować, będzie dostępne w przewidywanym czasie użycia tego lotniska.
  - b) Na etapie planowania, w celu umożliwienia bezpiecznego lądowania w przypadku wystąpienia po starcie sytuacji nienormalnej lub awaryjnej, operator wybiera i określa w operacyjnym planie lotu lotnisko zapasowe dla lotniska startu, jeżeli:
    - 1) warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu są poniżej ustalonych przez operatora minimów do lądowania na tym lotnisku dla danej operacji; lub
    - 2) powrót na lotnisko odlotu byłby niemożliwy z innych przyczyn.
  - c) Lotnisko zapasowe dla lotniska startu musi być położone w takiej odległości od lotniska odlotu, która minimalizuje ryzyko narażenia na potencjalne sytuacje nienormalne lub awaryjne. Wybierając lotnisko zapasowe dla lotniska startu, operator bierze pod uwagę co najmniej następujące elementy:
    - 1) aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne;
    - 2) dostępność i jakość infrastruktury lotniska;
    - 3) możliwości nawigacyjne i możliwości lądowania statku powietrznego w warunkach nienormalnych lub awaryjnych, z uwzględnieniem redundancji systemów krytycznych; oraz
    - 4) posiadane zezwolenia (np. operacje o wydłużonym zasięgu wykonywane przy użyciu samolotów dwusilnikowych (ETOPS), operacje przy ograniczonej widzialności (LVO) itp.).
  - d) Na etapie planowania, dla każdego lotu zgodnego z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), operator wybiera i określa w operacyjnych planach lotu oraz planach lotu służb ruchu lotniczego (ATS) jedno lub więcej lotnisk, tak aby w czasie normalnej eksploatacji były dostępne dwie możliwości bezpiecznego lądowania, w sytuacji:
    - 1) dotarcia do lotniska docelowego; lub
    - 2) dotarcia do punktu decyzyjnego (ang. „point of no return”), na jakiegokolwiek dostępnym paliwowe/energetyczne lotnisko ERA podczas operacji wykonywanych na lotnisku izolowanym; nie kontynuuje się lotu na lotnisko izolowane po osiągnięciu punktu decyzyjnego, chyba że z bieżącej oceny warunków meteorologicznych, ruchu lotniczego i innych warunków operacyjnych wynika, że bezpieczne lądowanie może nastąpić na lotnisku docelowym w przewidywanym czasie użycia.

Operator uzyskuje od właściwego organu uprzednią zgodę na wykorzystanie lotniska izolowanego jako lotniska docelowego.
  - e) Operator zapewnia odpowiednie marginesy bezpieczeństwa w planowaniu lotu, aby uwzględnić ewentualne pogorszenie się dostępnych prognozowanych warunków meteorologicznych w przewidywanym czasie lądowania.
  - f) W odniesieniu do każdego lotu IFR operator zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek utraty możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.”.

- j) pkt CAT.OP.MPA.185 otrzymuje brzmienie:  
„CAT.OP.MPA.185 Program paliwowy/energetyczny – polityka zarządzania paliwem/energią w locie – samoloty
- a) Operator ustanawia procedury zarządzania paliwem/energią w locie, które zapewniają:
- 1) ciągłe potwierdzanie założeń przyjętych na etapie planowania (planowanie przed lotem lub zmiana planu podczas lotu, lub oba te etapy);
  - 2) ponowną analizę i korektę w stosownych przypadkach;
  - 3) zabezpieczenie ilości zużywalnego paliwa/zużywalnej energii pozostających na pokładzie, nie mniejszej niż ilość paliwa/energii niezbędna do dotarcia do lotniska, na którym można bezpiecznie wylądować; oraz
  - 4) rejestrowanie odpowiednich danych dotyczących ilości paliwa/energii dla celów pkt 1), 2) i 3).
- b) Operator stosuje procedury zobowiązujące dowódcę do uzyskania z wiarygodnego źródła informacji o opóźnieniu w przypadku, gdy nieprzewidziane okoliczności mogą spowodować lądowanie na lotnisku docelowym z rezerwą paliwa/energii mniejszą od ostatecznej rezerwy paliwa/energii powiększonej o:
- 1) paliwo/energię potrzebne w celu dotarcia na lotnisko zapasowe, jeżeli jest to wymagane; lub
  - 2) paliwo/energię wymagane w celu dotarcia na lotnisko izolowane.
- c) Dowódca powiadamia służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) o stanie »minimalnej ilości paliwa/energii«, zgłaszając sytuację »MINIMUM FUEL«, gdy:
- 1) osiągnął moment, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na określonym lotnisku; oraz
  - 2) obliczył, że każda zmiana istniejącego przewyższenia w stosunku do tego lotniska może spowodować lądowanie z mniejszą niż planowana ostateczną rezerwą paliwa/energii.
- d) Dowódca zgłasza »sytuację awaryjną dotyczącą ilości paliwa/energii«, nadając komunikat »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL«, gdy ilość zużywalnego paliwa/zużywalnej energii, która według obliczeń będzie dostępna po wylądowaniu na najbliższym lotnisku, na którym można bezpiecznie wylądować, jest mniejsza od planowanej ostatecznej rezerwy paliwa/energii.”;
- k) skreśla się pkt CAT.OP.MPA.186;
- l) pkt CAT.OP.MPA.190 otrzymuje brzmienie:  
„CAT.OP.MPA.190 Program paliwowy/energetyczny – śmigłowce
- a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje program paliwowy/energetyczny, który obejmuje:
- 1) politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu; oraz
  - 2) politykę zarządzania paliwem/energią w locie.
- b) Program paliwowy/energetyczny:
- 1) jest odpowiedni dla rodzaju wykonywanej operacji; oraz
  - 2) odpowiada zdolności operatora w zakresie wsparcia jego wdrożenia.
- c) Program paliwowy/energetyczny i wszelkie jego zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.”;
- m) dodaje się pkt CAT.OP.MPA.191 i CAT.OP.MPA.192 w brzmieniu:  
„CAT.OP.MPA.191 Program paliwowy/energetyczny – polityka planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu – śmigłowce
- a) W ramach programu paliwowego/energetycznego operator ustanawia politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu, aby zagwarantować, że na pokładzie statku powietrznego znajduje się wystarczająca ilość paliwa/energii wymagana do bezpiecznego wykonania zaplanowanego lotu oraz na wypadek zmian planowanej operacji.
- b) Operator zapewnia planowanie zapotrzebowania na paliwo/energię lotów co najmniej w oparciu o następujące elementy:
- 1) procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz:
    - (i) aktualne dane właściwe dla danego statku powietrznego uzyskane z układu monitorowania zużycia paliwa/energii lub

- (ii) dane dostarczone przez producenta statku powietrznego; oraz
- 2) warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym:
  - (i) dane o zużyciu paliwa/energii przez statek powietrzny;
  - (ii) przewidywane masy statku powietrznego;
  - (iii) przewidywane warunki meteorologiczne;
  - (iv) skutki odroczonej obsługi technicznej lub odchylenia od konfiguracji lub oba rodzaje skutków; oraz
  - (v) procedury i ograniczenia wprowadzone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.
- c) Operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego/energii zużywalnej obejmowała:
  - 1) paliwo/energię na kołowanie, w ilości nie mniejszej niż przewidywana do zużycia przed startem;
  - 2) paliwo/energię na przelot;
  - 3) paliwo/energię na nieprzewidziane okoliczności;
  - 4) paliwo/energię w ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego;
  - 5) ostateczną rezerwę paliwa/energii, w ilości nie mniejszej niż:
    - (i) w przypadku lotów według przepisów wykonywania lotu z widocznością (VFR) oraz prowadzenia nawigacji dziennej w oparciu o terenowe punkty odniesienia – ilość paliwa/energii zużyta w ciągu 20 minut z prędkością największego zasięgu; lub
    - (ii) w przypadku lotów według przepisów wykonywania lotu z widocznością (VFR) oraz prowadzenia nawigacji w inny sposób niż w oparciu o terenowe punkty odniesienia lub prowadzenia nawigacji nocą – ilość paliwa/energii zużyta w ciągu 30 minut z prędkością największego zasięgu; lub
    - (iii) w przypadku lotów odbywających się zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) – ilość paliwa/energii zużyta w ciągu 30 minut przy prędkości oczekiwania na wysokości 1 500 stóp (450 m) nad wzniesieniem lotniska w warunkach standardowych, obliczona zgodnie z szacunkową masą śmigłowca w chwili dotarcia na lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego lub na lotnisko docelowe, jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego;
  - 6) dodatkową ilość paliwa/energii w celu uwzględnienia przewidywanych opóźnień lub szczególnych ograniczeń operacyjnych; oraz
  - 7) uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie dowódcy.
- d) Operator dopilnowuje, by w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego na inne niż pierwotnie planowano, procedury zmiany planu podczas lotu służące obliczeniu wymaganej ilości paliwa zużywalnego/energii zużywalnej obejmowały:
  - 1) paliwo/energię na przelot pozostałej części trasy;
  - 2) rezerwę paliwa/energii obejmującą:
    - (i) paliwo/energię na nieprzewidziane okoliczności;
    - (ii) paliwo/energię w ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska zapasowego, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego;
    - (iii) ostateczną rezerwę paliwa/energii; oraz
    - (iv) dodatkową ilość paliwa/energii, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji;
  - 3) dodatkową ilość paliwa/energii w celu uwzględnienia przewidywanych opóźnień lub szczególnych ograniczeń operacyjnych; oraz
  - 4) uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie dowódcy.
- e) Alternatywnie w stosunku do lit. b)–d), w przypadku śmigłowców o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nie większej niż 3 175 kg, wykonujących loty w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, lub wykonujących lokalne operacje śmigłowcowe (LHO), polityka paliwowa/energetyczna gwarantuje, że po zakończeniu lotu lub serii lotów ostateczna rezerwa paliwa/energii wystarczy na:
  - 1) 30 minut lotu z prędkością największego zasięgu; lub
  - 2) 20 minut lotu z prędkością największego zasięgu, jeżeli operacja wykonywana jest nad obszarem, na którym znajdują się miejsca operacji lotniczych dogodne do lądowania i stale dostępne”.



## CAT.OP.MPA.192 Dobór lotnisk i miejsc operacji lotniczych – śmigłowce

- a) W przypadku lotów wykonywanych w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) operator wybiera lotnisko zapasowe dla lotniska startu położone w zasięgu jednej godziny lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli powrót na lotnisko odlotu nie jest możliwy z powodu warunków meteorologicznych.
  - b) Na etapie planowania, dla każdego lotu zgodnego z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), operator wybiera i określa w operacyjnych planach lotu oraz planach lotu służb ruchu lotniczego (ATS) jedno lub więcej lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, tak aby w czasie normalnej eksploatacji były dostępne dwie możliwości bezpiecznego lądowania, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt SPA.HOFO.120 lit. b).
  - c) Operator stosuje odpowiednie marginesy bezpieczeństwa w planowaniu lotu, aby uwzględnić ewentualne pogorszenie się dostępnych prognozowanych warunków meteorologicznych w przewidywanym czasie lądowania.
  - d) W odniesieniu do każdego lotu IFR operator zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek utraty możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.”;
- n) pkt CAT.OP.MPA.195 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.195 Program paliwowy/energetyczny – polityka zarządzania paliwem/energją w locie – śmigłowce

- a) Operator ustanawia procedury zapewniające przeprowadzanie kontroli ilości paliwa/energii oraz zarządzanie paliwem/energją podczas lotu.
  - b) Dowódca monitoruje ilości zużywalnego paliwa/zużywalnej energii pozostających na pokładzie, aby zagwarantować ich zabezpieczenie i upewnić się, że ilości te nie są mniejsze od ilości paliwa/energii niezbędnej do dotarcia do lotniska lub miejsca operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować.
  - c) Dowódca powiadamia służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) o stanie »minimalnej ilości paliwa/energii«, zgłaszając sytuację »MINIMUM FUEL«, gdy:
    - 1) osiągnął moment, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; oraz
    - 2) obliczył, że każda zmiana istniejącego przewyższenia w stosunku do tego lotniska lub miejsca operacji lotniczej lub inne opóźnienia w ruchu lotniczym mogą spowodować lądowanie z mniejszą niż planowana ostateczną rezerwą paliwa/energii.
  - d) Dowódca zgłasza »sytuację awaryjną dotyczącą ilości paliwa/energii«, nadając komunikat »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL«, gdy ilość zużywalnego paliwa/zużywalnej energii, która według szacunków będzie dostępna po wylądowaniu na najbliższym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować, jest mniejsza od planowanej ostatecznej rezerwy paliwa/energii.”;
- o) następujący pkt CAT.OP.MPA.200 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.200 Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczenia paliwa ze zbiorników statku powietrznego

- a) Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczenia paliwa ze zbiorników przeprowadza się wyłącznie wtedy, gdy operator:
  - 1) przeprowadził ocenę ryzyka;
  - 2) opracował procedury; oraz
  - 3) ustanowił program szkoleniowy dla swojego personelu zaangażowanego w takie operacje.
- b) Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczenia paliwa ze zbiorników statku powietrznego mają zastosowanie do:
  - 1) uzupełniania paliwa przy pracującym silniku lub obracających się wirnikach;
  - 2) uzupełniania/spuszczania paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wsiadają; oraz
  - 3) uzupełniania/spuszczania paliwa typu wide-cut.
- c) W przypadku samolotów wszelkie specjalne procedury uzupełniania lub spuszczenia paliwa oraz wszelkie ich zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.
- d) W przypadku śmigłowców wszelkie specjalne procedury uzupełniania paliwa przy obracających się wirnikach oraz wszelkie ich zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.”;

- p) pkt CAT.OP.MPA.245 lit. a) ppkt 1) otrzymuje brzmienie:  
„1) przystępuje do wykonania lotu; lub”;
- q) pkt CAT.OP.MPA.246 lit. a) otrzymuje brzmienie:  
„a) punkt decyzji, gdy wykorzystywana jest procedura zmniejszenia ilości paliwa/energii na nieprzewidziane okoliczności; lub”;
- r) pkt CAT.OP.MPA.260 otrzymuje brzmienie:  
„CAT.OP.MPA.260 Zapas paliwa/energii i oleju  
Dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kontynuuje lot w przypadku zmiany planu podczas lotu, wyłącznie po uprzednim upewnieniu się, że statek powietrzny został zaopatrzony w paliwo/energię i olej zużywalne co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu, uwzględniając spodziewane warunki operacyjne.”;
- s) pkt CAT.OP.MPA.280 „Gospodarka paliwem w locie – samoloty” otrzymuje brzmienie:  
„CAT.OP.MPA.280  
[PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO].”;
- t) skreśla się pkt CAT.OP.MPA.281;
- u) pkt CAT.POL.A.220 lit. f) otrzymuje brzmienie:  
„f) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa/energii wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie, oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości bezwzględnej co najmniej 1 500 stóp (450 m), a następnie na 15 minut lotu poziomego w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku.”;
- v) pkt CAT.POL.A.420 lit. d) otrzymuje brzmienie:  
„d) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa/energii wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie, oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości bezwzględnej co najmniej 1 500 stóp (450 m), a następnie na 15 minut lotu poziomego w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku.”;
- w) pkt CAT.IDE.A.195 lit. e) otrzymuje brzmienie:  
„e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora zapisów z łącza transmisji danych są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota (CVR) zawarte w pkt CAT.IDE.A.185.”;
- 5) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt SPA.HEMS.150 otrzymuje brzmienie:  
„SPA.HEMS.150 Zaopatrzenie w paliwo/energię – złagodzenie wymagań  
Alternatywnie w stosunku do pkt CAT.OP.MPA.191 lit. b), c) i d), gdy misja śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego (HEMS) jest przeprowadzana zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR) w granicach lokalnego, określonego obszaru geograficznego, polityka planowania zapotrzebowania na paliwo/energię powinna zapewniać, aby po zakończeniu misji ostateczna rezerwa paliwa/energii była wystarczająca na:  
a) 30 minut lotu z prędkością największego zasięgu; lub  
b) 20 minut lotu z prędkością największego zasięgu w dzień, jeżeli operacja wykonywana jest nad obszarem, na którym znajdują się miejsca operacji lotniczych dogodne do lądowania i stale dostępne.”;
- b) pkt SPA.HEMS.155 otrzymuje brzmienie:  
„SPA.HEMS.155 Uzupełnianie paliwa w czasie, gdy pasażerowie przebywają na pokładzie  
Procedura uzupełniania paliwa przy zatrzymanych lub obracających się wirnikami musi być przeprowadzona zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.200 »Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczenia paliwa ze zbiorników statku powietrznego«.”;
- c) pkt SPA.HOFO.120 lit. a) otrzymuje brzmienie:  
„a) Położone na lądzie lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego. Na zasadzie odstępstwa od pkt CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 i SPO.OP.151 pilot dowódca/dowódca nie musi określać lotniska zapasowego dla lotniska docelowego w operacyjnym planie lotu podczas lotów z lokalizacji morskiej do lotniska lądowego, jeżeli:  
1) lotniskiem docelowym jest lotnisko zdefiniowane jako lotnisko przybrzeżne; lub

- 2) zostały spełnione następujące kryteria:
  - (i) lotnisko docelowe posiada opublikowane podejście według wskazań przyrządów;
  - (ii) czasu lotu jest krótszy niż 3 godziny; oraz
  - (iii) w opublikowanej prognozie pogody ważnej na 1 godzinę przed i 1 godzinę po przewidywanym czasie lądowania określono, że:
    - A) podstawa chmur jest co najmniej 700 stóp powyżej minimów odpowiednich dla podejścia według wskazań przyrządów lub 1 000 stóp powyżej lotniska docelowego, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
    - B) widzialność wynosi co najmniej 2 500 metrów.”;
- d) pkt SPA.SET-IMC.110 lit. l) otrzymuje brzmienie:

„l) awaryjne urządzenie sterowania mocą silnika, które umożliwi kontynuowanie pracy silnika w wystarczającym zakresie mocy, by bezpiecznie zakończyć lot w przypadku jakiegokolwiek rozsądnie prawdopodobnej niesprawności jednostki sterowania paliwem/energią.”;
- 6) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:
  - a) pkt NCC.OP.105 otrzymuje brzmienie:

„NCC.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu operator nie uznaje danego lotniska za lotnisko izolowane, chyba że czas lotu do najbliższego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych wynosi ponad:

    - a) 60 minut – w przypadku samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub
    - b) 90 minut – w przypadku samolotów z napędem turbinowym.”;
  - b) pkt NCC.OP.130 i NCC.OP.131 otrzymują brzmienie:

„NCC.OP.130 Program paliwowy/energetyczny – samoloty i śmigłowce

    - a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje program paliwowy/energetyczny, który obejmuje:
      - 1) politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu; oraz
      - 2) politykę zarządzania paliwem/energią w locie.
    - b) Program paliwowy/energetyczny:
      - 1) jest odpowiedni dla rodzaju wykonywanej operacji; oraz
      - 2) odpowiada zdolności operatora w zakresie wsparcia jego wdrożenia.

„NCC.OP.131 Program paliwowy/energetyczny – polityka planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu – samoloty i śmigłowce

    - a) W ramach programu paliwowego/energetycznego operator ustanawia politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu, aby zagwarantować, że na pokładzie statku powietrznego znajduje się wystarczająca ilość paliwa/energii wymagana do bezpiecznego wykonania zaplanowanego lotu oraz na wypadek zmian planowanej operacji.
    - b) Operator zapewnia planowanie zapotrzebowania na paliwo/energię lotów co najmniej w oparciu o następujące elementy:
      - 1) procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz:
        - (i) aktualne dane właściwe dla danego statku powietrznego uzyskane z układu monitorowania zużycia paliwa/energii lub, jeżeli nie są dostępne;
        - (ii) dane dostarczone przez producenta statku powietrznego; oraz
      - 2) warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym:
        - (i) dane o zużyciu paliwa/energii przez statek powietrzny;
        - (ii) przewidywane masy statku powietrznego;
        - (iii) przewidywane warunki meteorologiczne;

- (iv) skutki odroczonej obsługi technicznej lub odchylenia od konfiguracji lub oba rodzaje skutków; oraz
  - (v) przewidywane opóźnienia.
- c) W przypadku samolotów operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywanego/energii zużywanego obejmowała:
- 1) paliwo/energię na kołowanie, w ilości nie mniejszej niż przewidywana do zużycia przed startem;
  - 2) paliwo/energię na przelot, w ilości potrzebnej na wykonanie przez samolot lotu od startu lub od momentu zmiany planu podczas lotu do lądowania na lotnisku docelowym;
  - 3) paliwo/energię na nieprzewidziane okoliczności, w ilości potrzebnej na okoliczność wystąpienia nieprzewidywanych czynników;
  - 4) paliwo/energię w ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego:
    - (i) w przypadku lotu wykonywanego z co najmniej jednym lotniskiem zapasowym dla lotniska docelowego, jest to ilość paliwa/energii potrzebna do wykonania lotu z lotniska docelowego do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego; lub
    - (ii) w przypadku lotu, dla którego nie ustanowiono lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, jest to ilość paliwa/energii potrzebna do oczekiwania nad lotniskiem docelowym w celu skompensowania braku lotniska zapasowego dla lotniska docelowego;
  - 5) ostateczną rezerwę paliwa/energii, w ilości obliczonej przy prędkości oczekiwania na wysokości 1 500 stóp (450 m) nad wzniesieniem lotniska w warunkach standardowych, zgodnie z szacunkową masą statku powietrznego w chwili dotarcia na lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego lub lotnisko docelowe, jeżeli lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego nie jest wymagane, i która nie może być mniejsza niż:
    - (i) w przypadku samolotów wyposażonych w silniki tłokowe, wykonujących loty VFR w nocy oraz loty IFR – ilość paliwa/energii potrzebna na 45 minut lotu; lub
    - (ii) w przypadku samolotów wyposażonych w silniki tłokowe, wykonujących loty VFR w dzień – ilość paliwa/energii potrzebna na 30 minut lotu;
    - (iii) w przypadku samolotów z napędem turbinowym — ilość paliwa/energii potrzebna na 30 minut lotu;
  - 6) dodatkową ilość paliwa/energii, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji; jest to ilość paliwa/energii umożliwiająca bezpieczne lądowanie samolotu na lotnisku zapasowym na trasie dla zmniejszenia ilości paliwa/energii (scenariusz krytyczny dla paliwowego/energetycznego lotniska ERA) w przypadku awarii silnika lub utraty hermetyzacji, w zależności od tego, która z tych okoliczności wymaga większej ilości paliwa/energii, przy założeniu, że awaria nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy; ta dodatkowa ilość paliwa/energii jest wymagana tylko wtedy, gdy minimalna ilość paliwa/energii obliczona zgodnie z lit. c) ppkt 2)–5) nie wystarczy w przypadku takiego zdarzenia;
  - 7) dodatkową ilość paliwa/energii w celu uwzględnienia przewidywanych opóźnień lub szczególnych ograniczeń operacyjnych; oraz
  - 8) uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie dowódcy.
- d) W przypadku śmigłowców operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywanego/energii zużywanego obejmowała wszystkie poniższe elementy:
- 1) paliwo/energię potrzebną na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej zamierzonego lądowania;
  - 2) jeżeli wymagane jest wyznaczenie lotniska zapasowego dla lotniska docelowego – ilość paliwa/energii potrzebną do wykonania lotu do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, czyli ilość paliwa/energii potrzebną do wykonania nieudanego podejścia do lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej zamierzonego lądowania, a następnie na przelot do określonego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, podejście do lądowania i lądowanie; oraz
  - 3) ostateczną rezerwę paliwa/energii, w ilości nie mniejszej niż:
    - (i) w przypadku lotów VFR – paliwo/energię potrzebną na co najmniej 20 minut lotu z prędkością największego zasięgu; lub
    - (ii) w przypadku lotów IFR – paliwo/energię potrzebną na co najmniej 30 minut lotu przy prędkości oczekiwania na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem lub miejscem operacji lotniczej, na którym planuje się wylądować, lub nad lotniskiem zapasowym dla lotniska docelowego w warunkach standardowej temperatury.

- e) Operator dopilnowuje, by w razie konieczności wykonania lotu na lotnisko docelowe inne niż pierwotnie planowane, procedury zmiany planu podczas lotu służące obliczeniu wymaganej ilości paliwa zużywalnego/energii zużywalnej były dostępne i zgodne z lit. c) ppkt 2)–7) w przypadku samolotów i lit. d) w przypadku śmigłowców.
- f) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kontynuuje lot w przypadku zmiany planu podczas lotu, wyłącznie po uprzednim upewnieniu się, że statek powietrzny został zaopatrzony w paliwo/energię i olej zużywalne co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu.”;
- c) pkt NCC.OP.151 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) miejsce planowanego lądowania jest wyznaczone jako lotnisko izolowane oraz:
- 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów; oraz
  - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
    - (i) podstawa chmur co najmniej 300 m (1 000 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz
    - (ii) widzialność co najmniej 5,5 km lub 4 km powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury.”;
- d) pkt NCC.OP.155 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa/energii należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a statek powietrzny musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.”;
- e) dodaje się następujący pkt NCC.OP.157 w brzmieniu:
- „NCC.OP.157 Uzupelnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami – śmigłowce
- a) Uzupelnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami może się odbywać wyłącznie w następujących okolicznościach:
    - 1) bez pasażerów wsiadających lub wysiadających;
    - 2) jeżeli operator lotniska/miejsca operacji lotniczej zezwoli na takie operacje;
    - 3) zgodnie z wszelkimi szczególnymi procedurami i ograniczeniami wyszczególnionymi w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);
    - 4) z wykorzystaniem paliw typu JET A lub JET A-1; oraz
    - 5) w obecności odpowiednich urządzeń lub sprzętu ratowniczo-gaśniczego (RFF).
  - b) Operator ocenia ryzyko związane z uzupelnianiem paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami.
  - c) Operator ustanawia odpowiednie procedury obowiązujące cały zaangażowany personel, w tym członków załogi i personel obsługi naziemnej.
  - d) Operator szkoli swoich członków załogi i zapewnia odpowiednie przeszkolenie zaangażowanego personelu obsługi naziemnej.
  - e) Operator dopilnuje, by procedura uzupelniania paliwa w śmigłowcu z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami została określona w instrukcji manualnej. Procedura ta oraz wszelkie jej zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.”;
- f) pkt NCC.OP.205 otrzymuje brzmienie:
- „NCC.OP.205 Program paliwowy/energetyczny – polityka zarządzania paliwem/energią w locie
- a) Operator ustanawia procedury zapewniające przeprowadzanie kontroli ilości paliwa/energii oraz zarządzanie paliwem/energią podczas lotu.
  - b) Pilot dowódca monitoruje ilości zużywalnego paliwa/zużywalnej energii pozostających na pokładzie, aby zagwarantować ich zabezpieczenie i upewnić się, że ilości te nie są mniejsze od ilości paliwa/energii potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować.
  - c) Pilot dowódca powiadamia służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) o stanie »minimalnej ilości paliwa/energii«, zgłaszając sytuację »MINIMUM FUEL«, gdy:
    - 1) osiągnął moment, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na określonym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; oraz

- 2) obliczył, że każda zmiana istniejącego przewyższenia w stosunku do tego lotniska lub miejsca operacji lotniczej lub inne opóźnienia w ruchu lotniczym mogą spowodować lądowanie z mniejszą niż planowana ostateczną rezerwą paliwa/energii.
- d) Pilot dowódca zgłasza »sytuację awaryjną dotyczącą ilości paliwa/energii«, nadając komunikat »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL«, gdy ilość zużywalnego paliwa/zużywalnej energii, która według szacunków będzie dostępna po wylądowaniu na najbliższym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować, jest mniejsza od planowanej ostatecznej rezerwy paliwa/energii.”;
- g) w pkt NCC.POL.110 lit. a) ppkt 6), 7), 8) i 9) otrzymują brzmienie:
- „6) masa paliwa/energii przy starcie oraz masa paliwa/energii na przelot;
  - 7) w stosownych przypadkach, masa materiałów zużywalnych, innych niż paliwo/energia;
  - 8) elementy ładunku z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;
  - 9) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa/energii.”;
- 7) w załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt NCO.OP.105 otrzymuje brzmienie:
- „NCO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty
- Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz planowania zaopatrzenia w paliwo/energię pilot dowódca nie uznaje danego lotniska za lotnisko izolowane, chyba że czas lotu do najbliższego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych wynosi ponad:
- a) 60 minut – w przypadku samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub
  - b) 90 minut – w przypadku samolotów z napędem turbinowym.”;
- b) pkt NCO.OP.125 otrzymuje brzmienie:
- „NCO.OP.125 Zapas paliwa/energii i oleju – samoloty i śmigłowce
- a) Pilot dowódca zapewnia, że ilość paliwa/energii i oleju przewożona na pokładzie jest wystarczająca, przy uwzględnieniu warunków meteorologicznych, wszelkich elementów wpływających na osiągnięcie statku powietrznego i wszelkich przewidywanych opóźnień podczas lotu oraz wszelkich nieprzewidzianych sytuacji, co do których można mieć uzasadnione podejrzenia, że mogą mieć wpływ na lot.
- b) Pilot dowódca planuje ilość paliwa/energii, która ma być zabezpieczona jako ostateczna rezerwa paliwa/energii na potrzeby zapewnienia bezpiecznego lądowania. W celu określenia ilości ostatecznej rezerwy paliwa/energii pilot dowódca bierze pod uwagę wszystkie poniższe czynniki w następującej kolejności:
- 1) stopień zagrożenia dla osób lub mienia, które może wynikać z lądowania awaryjnego po wyczerpaniu paliwa/energii; oraz
  - 2) prawdopodobieństwo wystąpienia nieoczekiwanych okoliczności, w wyniku których ostateczna rezerwa paliwa/energii przestanie być zabezpieczona.
- c) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, tylko wtedy, gdy na pokładzie statku powietrznego znajduje się wystarczająca ilość paliwa/energii i oleju:
- 1) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego – rozpoczyna lot na lotnisko lub do miejsca operacji lotniczej, na którym planuje się lądowanie, uwzględniając ostateczną rezerwę paliwa/energii; lub
  - 2) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego – rozpoczyna lot na lotnisko lub do miejsca operacji lotniczej, na którym planuje się lądowanie, a następnie na lotnisko zapasowe, uwzględniając ostateczną rezerwę paliwa/energii.”;
- c) skreśla się pkt NCO.OP.126;
- d) pkt NCO.OP.145 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa/energii w statku powietrznym nie uzupełnia się paliwa, kiedy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, chyba że statek powietrzny jest dozorowany przez pilota dowódcę lub inny wykwalifikowany personel gotowy do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.”;
- e) dodaje się następujący pkt NCO.OP.147 w brzmieniu:
- „NCO.OP.147 Uzupełnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami – śmigłowce

Uzupełnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami przeprowadza się wyłącznie wtedy, gdy wszystkie te warunki są spełnione jednocześnie:

- a) jeżeli wyłączenie lub ponowne uruchomienie silnika nie jest możliwe w praktyce;
  - b) zgodnie z wszelkimi szczególnymi procedurami i ograniczeniami wyszczególnionymi w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego (AFM);
  - c) z wykorzystaniem paliw typu JET A lub JET A-1;
  - d) bez pasażerów i specjalistów zadaniowych na pokładzie, wsiadających i wysiadających;
  - e) jeżeli operator lotniska lub miejsca operacji lotniczej zezwoli na takie operacje;
  - f) w obecności odpowiednich urządzeń lub sprzętu ratowniczo-gaśniczego (RFF); oraz
  - g) zgodnie z listą kontrolną zawierającą:
    - 1) procedury normalne i awaryjne;
    - 2) wymagane wyposażenie;
    - 3) wszelkie ograniczenia; oraz
    - 4) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.”;
- f) pkt NCO.OP.185 otrzymuje brzmienie:  
„NCO.OP.185 Zarządzanie paliwem/energją w locie
- a) Pilot dowódca monitoruje ilości zużywalnego paliwa/zużywalnej energii pozostających na pokładzie, aby zagwarantować ich zabezpieczenie i upewnić się, że ilości te nie są mniejsze od ilości paliwa/energii potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować.
  - b) Pilot dowódca lotu kontrolowanego powiadamia służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) o stanie »minimalnej ilości paliwa/energii«, zgłaszając sytuację »MINIMUM FUEL«, gdy:
    - 1) osiągnął moment, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na określonym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; oraz
    - 2) obliczył, że każda zmiana istniejącego przewyższenia w stosunku do tego lotniska lub miejsca operacji lotniczej lub inne opóźnienia w ruchu lotniczym mogą spowodować lądowanie z mniejszą niż planowana ostateczną rezerwą paliwa/energii.
  - c) Pilot dowódca lotu kontrolowanego zgłasza »sytuację awaryjną dotyczącą ilości paliwa/energii«, nadając komunikat »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL«, gdy ilość zużywalnego paliwa/zużywalnej energii, która według szacunków będzie dostępna po wylądowaniu na najbliższym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować, jest mniejsza od planowanej ostatecznej rezerwy paliwa/energii.”;
- g) skreśla się pkt NCO.SPEC.135 i NCO.SPEC.140;
- 8) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt SPO.OP.105 otrzymuje brzmienie:  
„SPO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty  
Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki planowania zapotrzebowania na paliwo/energję i zmiany planu podczas lotu operator nie uznaje danego lotniska za lotnisko izolowane, chyba że czas lotu do najbliższego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych wynosi ponad:
    - a) 60 minut – w przypadku samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub
    - b) 90 minut – w przypadku samolotów z napędem turbinowym.”;
  - b) pkt SPO.OP.130 i SPO.OP.131 otrzymują brzmienie:  
„SPO.OP.130 Program paliwowy/energetyczny – samoloty i śmigłowce  
a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje program paliwowy/energetyczny, który obejmuje:
    - 1) politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energję i zmiany planu podczas lotu; oraz
    - 2) politykę zarządzania paliwem/energją w locie.

## b) Program paliwowy/energetyczny:

- 1) jest odpowiedni dla rodzaju wykonywanej operacji; oraz
- 2) odpowiada zdolności operatora w zakresie wsparcia jego wdrożenia.

„SPO.OP.131 Program paliwowy/energetyczny – polityka planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu – samoloty i śmigłowce

a) W ramach programu paliwowego/energetycznego operator ustanawia politykę planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu, aby zagwarantować, że na pokładzie statku powietrznego znajduje się wystarczająca ilość paliwa/energii wymagana do bezpiecznego wykonania zaplanowanego lotu oraz na wypadek zmian planowanej operacji.

## b) Operator zapewnia planowanie zapotrzebowania na paliwo/energię lotów co najmniej w oparciu o następujące elementy:

- 1) procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz:
  - (i) aktualnych danych właściwych dla danego statku powietrznego uzyskanych z układu monitorowania zużycia paliwa/energii lub, jeżeli nie są dostępne;
  - (ii) dane dostarczone przez producenta statku powietrznego; oraz
- 2) warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym:
  - (i) dane o zużyciu paliwa/energii przez statek powietrzny;
  - (ii) przewidywane masy statku powietrznego;
  - (iii) przewidywane warunki meteorologiczne;
  - (iv) skutki odroczonej obsługi technicznej lub odchylenia od konfiguracji; oraz
  - (v) przewidywane opóźnienia.

## c) W przypadku samolotów operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego/energii zużywalnej obejmowała:

- 1) paliwo/energię na kołowanie, w ilości nie mniejszej niż przewidywana do zużycia przed startem;
- 2) paliwo/energię na przelot, w ilości potrzebnej na wykonanie przez samolot lotu od startu lub od momentu zmiany planu podczas lotu do lądowania na lotnisku docelowym;
- 3) paliwo/energię na nieprzewidziane okoliczności, w ilości potrzebnej na okoliczność wystąpienia nieprzewidywanych czynników;
- 4) paliwo/energię w ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego
  - (i) w przypadku lotu wykonywanego z co najmniej jednym lotniskiem zapasowym dla lotniska docelowego, jest to ilość paliwa/energii potrzebna do wykonania lotu z lotniska docelowego do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego; lub
  - (ii) w przypadku lotu, dla którego nie ustanowiono lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, jest to ilość paliwa/energii potrzebna do utrzymania się nad lotniskiem docelowym w celu skompensowania braku lotniska zapasowego dla lotniska docelowego;
- 5) ostateczną rezerwę paliwa/energii, która powinna być zabezpieczona w celu zapewnienia bezpiecznego lądowania; w celu określenia ilości ostatecznej rezerwy paliwa/energii operator bierze pod uwagę wszystkie poniższe czynniki w następującej kolejności:
  - (i) stopień zagrożenia dla osób lub mienia, które może wynikać z lądowania awaryjnego po wyczerpaniu paliwa/energii;
  - (ii) prawdopodobieństwo wystąpienia nieoczekiwanych okoliczności, w wyniku których ostateczna rezerwa paliwa/energii przestanie być zabezpieczona;
- 6) dodatkową ilość paliwa/energii, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji; jest to ilość paliwa/energii umożliwiająca bezpieczne lądowanie samolotu na lotnisku zapasowym na trasie dla zmniejszenia ilości paliwa/energii (scenariusz krytyczny dla paliwowego/energetycznego lotniska ERA) w przypadku awarii silnika lub utraty hermetyzacji, w zależności od tego, która z tych okoliczności wymaga większej ilości paliwa/energii, przy założeniu, że awaria nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy; ta dodatkowa ilość paliwa/energii jest wymagana tylko wtedy, gdy minimalna ilość paliwa/energii obliczona zgodnie z lit. c) ppkt 2)–5) nie wystarczy w przypadku takiego zdarzenia;



- 7) dodatkową ilość paliwa/energii w celu uwzględnienia przewidywanych opóźnień lub szczególnych ograniczeń operacyjnych; oraz
  - 8) uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie pilota dowódcy.
- d) W przypadku śmigłowców operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego/energii zużywalnej obejmowała wszystkie poniższe elementy:
- 1) paliwo/energię potrzebne na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej zamierzonego lądowania;
  - 2) jeżeli wymagane jest wyznaczenie lotniska zapasowego dla lotniska docelowego – ilość paliwa/energii potrzebną do wykonania lotu do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, czyli ilość paliwa/energii potrzebną do wykonania nieudanego podejścia do lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej zamierzonego lądowania, a następnie na przelot do określonego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, podejście do lądowania i lądowanie; oraz
  - 3) ostateczną rezerwę paliwa/energii, która powinna być zabezpieczona w celu zapewnienia bezpiecznego lądowania; w celu określenia ilości ostatecznej rezerwy paliwa/energii operator bierze pod uwagę wszystkie poniższe czynniki w następującej kolejności:
    - (i) stopień zagrożenia dla osób lub mienia, które może wynikać z lądowania awaryjnego po wyczerpaniu paliwa/energii; oraz
    - (ii) prawdopodobieństwo wystąpienia takich nieoczekiwanych okoliczności, w wyniku których ostateczna rezerwa paliwa/energii przestanie być zabezpieczona;
  - 4) dodatkową ilość paliwa/energii w celu uwzględnienia przewidywanych opóźnień lub szczególnych ograniczeń operacyjnych; oraz
  - 5) uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie pilota dowódcy.
- e) Operator dopilnowuje, by w razie konieczności wykonania lotu na lotnisko docelowe inne niż pierwotnie planowano, procedury zmiany planu podczas lotu służące obliczeniu wymaganej ilości paliwa zużywalnego/energii zużywalnej były dostępne i zgodne z lit. c) ppkt 2)–7) w przypadku samolotów i lit. d) w przypadku śmigłowców.
- f) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kontynuuje lot w przypadku zmiany planu podczas lotu, wyłącznie po uprzednim upewnieniu się, że statek powietrzny został zaopatrzony w paliwo/energię i olej zużywalne co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu.”;
- c) pkt SPO.OP.150 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) miejsce planowanego lądowania jest wyznaczone jako lotnisko izolowane oraz:
- 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów; oraz
  - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
    - (i) podstawa chmur co najmniej 300 m (1 000 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;
    - (ii) widzialność co najmniej 5,5 km lub 4 km powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury.”;
- d) pkt SPO.OP.155 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa/energii należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a statek powietrzny musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.”;
- e) dodaje się następujący pkt SPO.OP.157 w brzmieniu:
- „SPO.OP.157 Uzupelnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami – śmigłowce
- a) Uzupelnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami może się odbywać wyłącznie w następujących okolicznościach:
    - 1) bez specjalistów zadaniowych wsiadających lub wysiadających;
    - 2) jeżeli operator lotniska lub miejsca operacji lotniczej zezwoli na takie operacje;
    - 3) zgodnie z wszelkimi szczególnymi procedurami i ograniczeniami wyszczególnionymi w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);

- 4) z wykorzystaniem paliw typu JET A lub JET A-1; oraz
  - 5) w obecności odpowiednich urządzeń lub sprzętu ratowniczo-gaśniczego (RFF).
- b) Operator ocenia ryzyko związane z uzupełnianiem paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami.
- c) Operator ustanawia odpowiednie procedury obowiązujące cały zaangażowany personel, w tym członków załogi, specjalistów zadaniowych i personel obsługi naziemnej.
- d) Operator zapewnia odpowiednie przeszkolenie członków swojej załogi, personelu obsługi naziemnej, a także wszelkich specjalistów zadaniowych w ramach procedur.
- e) Operator dopilnuje, by procedury uzupełniania paliwa w śmigłowcu z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami zostały określone w instrukcji manualnej.”;
- f) pkt SPO.OP.190 otrzymuje brzmienie:  
„SPO.OP.190 Program paliwowy/energetyczny – polityka zarządzania paliwem/energią w locie
- a) Operator skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym ustanawia procedury zapewniające prowadzenie kontroli ilości paliwa/energii oraz zarządzania paliwem/energią podczas lotu.
  - b) Pilot dowódca monitoruje ilości zużywalnego paliwa/zużywalnej energii pozostających na pokładzie, aby zagwarantować ich zabezpieczenie i upewnić się, że ilości te nie są mniejsze od ilości paliwa/energii potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować.
  - c) Pilot dowódca powiadamia służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) o stanie »minimalnej ilości paliwa/energii«, zgłaszając sytuację »MINIMUM FUEL«, gdy:
    - 1) osiągnął moment, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na określonym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; oraz
    - 2) obliczył, że każda zmiana istniejącego przewyższenia w stosunku do tego lotniska lub miejsca operacji lotniczej lub inne opóźnienia w ruchu lotniczym mogą spowodować lądowanie z mniejszą niż planowana ostateczną rezerwą paliwa/energii.
  - d) Pilot dowódca zgłasza »sytuację awaryjną dotyczącą ilości paliwa/energii«, nadając komunikat »MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL«, gdy ilość zużywalnego paliwa/zużywalnej energii, która według szacunków będzie dostępna po wylądowaniu na najbliższym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, na którym można bezpiecznie wylądować, jest mniejsza od planowanej ostatecznej rezerwy paliwa/energii.”;
- g) pkt SPO.POL.110 otrzymuje brzmienie:  
„SPO.POL.110 System obliczania masy i wyważenia – operacje zarobkowe z użyciem samolotów i śmigłowców oraz operacje niezarobkowe z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym
- 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/energii;
    - 4) obciążenie statku powietrznego i rozmieszczenie tego obciążenia;
    - 5) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa/energii; oraz
    - 6) stosowne położenia środka ciężkości statku powietrznego.
  - b) Załoga lotnicza zostaje wyposażona w środki pozwalające na powtórzenie i weryfikację wszelkich obliczeń masy oraz wyważenia w oparciu o obliczenia elektroniczne.
  - c) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy określenie masy ładunku paliwa/energii poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.”;
- h) w pkt SPO.POL.115 lit. a) ppkt 6), 7), 8) i 9) otrzymują brzmienie:  
„6) masa paliwa/energii przy starcie oraz masa paliwa/energii na przelot;  
7) w stosownych przypadkach, masa materiałów zużywalnych, innych niż paliwo/energia;  
8) składniki ładunku;

- 9) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa/energii;”;
- i) pkt SPO.IDE.H.146 lit. a) ppkt 1) otrzymuje brzmienie:
- „1) nie wchodzi w zakres stosowania pkt SPO.IDE.H.145 lit. a);”.
-

## ZAŁĄCZNIK II

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodaje się następujący pkt 98b):

- „98b) »substancja psychoaktywna« oznacza: alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę, inne psychostymulanty, substancje halucynogenne i lotne rozpuszczalniki, z wyłączeniem kofeiny i tytoniu;”
-