

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1020

z dnia 24 maja 2023 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego

(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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 27 ust. 1 i art. 31 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych oraz, między innymi, operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego (HEMS). Tego rodzaju wymagania techniczne i procedury administracyjne należy zaktualizować, aby zapewnić uwzględnienie najnowszych osiągnięć i najlepszych praktyk w dziedzinie operacji lotniczych.
- (2) Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego należą do najtrudniejszych z punktu widzenia bezpieczeństwa, ponieważ ich misja polega często na wykonaniu lotu do niesprawdzonego wcześniej miejsca, niezależnie od warunków pogodowych i pod presją czasu, aby ratować ludzi. Tego rodzaju operacje powinny zostać uregulowane w taki sposób, aby pozostawały przez cały czas bezpieczne.
- (3) Operacje śmigłowcowych służb ratownictwa niemedyycznego, które obejmują operacje ratownictwa górskiego, ale nie obejmują poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych znajdujących się w sytuacji zagrożenia, są również trudne, jeżeli są przeprowadzane w takich samych warunkach jak w przypadku operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego. W związku z tym, w przypadku gdy operacje śmigłowcowych służb ratownictwa niemedyycznego wchodzą w zakres rozporządzenia (UE) 2018/1139, powinny być regulowane w taki sam sposób jak śmigłowcowa służba ratownictwa medycznego.
- (4) Na podstawie dostępnych danych należy jeszcze bardziej ograniczyć ryzyko wystąpienia wypadków powodowanych warunkami pogorszonej widoczności, z uwzględnieniem operacji wykonywanych w złych warunkach pogodowych i w nocy, a także ryzyko kolizji w miejscu wypadku lub operacji ratunkowej, za pomocą wymagań dotyczących wyposażenia, standardowych procedur operacyjnych i szkolenia załóg.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

- (5) Należy zapewnić, aby odstępstwa od kryteriów w zakresie osiągnięć śmigłowców miały zastosowanie wyłącznie do istniejących miejsc placówek szpitalnych ustanowionych przed wejściem w życie rozporządzenia (UE) nr 965/2012, aby zagwarantować osiągnięcie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. W miejscach placówek szpitalnych, które obecnie kwalifikują się do zastosowania takich odstępstw, przeszkody w otoczeniu powinny pozostać nadzorowane i akceptowalne z punktu widzenia bezpieczeństwa.
- (6) Chociaż obecne wymogi dotyczące osiągnięć i tlenu w odniesieniu do operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego na dużej wysokości bezwzględnej oraz operacji ratownictwa górskiego, określone w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012, nie pozwalają na prowadzenie operacji na dużych wysokościach bezwzględnych, to ratowanie ludzi na każdej wysokości bezwzględnej powinno być jednak możliwe. Należy zatem zmienić stosowne wymogi.
- (7) Zgodnie z art. 140 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie (UE) nr 965/2012 należy dostosować do rozporządzenia (UE) 2018/1139 odnośnie do definicji skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym, która została uwzględniona w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ⁽³⁾, uchylonym rozporządzeniem (UE) 2018/1139. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (8) Operatorzy wykonujący obecnie operacje HEMS oraz właściwe organy odpowiedzialne za certyfikację tych operacji i nadzór nad nimi będą potrzebowały wystarczająco dużo czasu na pełne wdrożenie zmian określonych w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym stosowanie przepisów dotyczących operacji HEMS wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem odracza się o jeden rok. Ponadto odracza się dodatkowo stosowanie niektórych szczególnych przepisów, które wymagają dłuższego okresu wdrożenia, takich jak przepisy wprowadzające nowe zatwierdzenia lub nowe wyposażenie, wymogi eksploatacyjne lub wymogi w zakresie szkolenia.
- (9) Rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 uchylono dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾. Dyrektywa 2004/36/WE została wdrożona rozporządzeniami Komisji (WE) nr 768/2006 ⁽⁵⁾ i (WE) nr 351/2008 ⁽⁶⁾. Przepisy tych ostatnich rozporządzeń zostały zastąpione rozporządzeniem (UE) nr 965/2012, ale nie zostały nigdy wyraźnie uchylone. Konieczne jest zatem uchYLENIE tych rozporządzeń.
- (10) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt aktu wykonawczego i przedstawiła go Komisji wraz z opinią nr 08/2022 ⁽⁷⁾ zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (11) Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ds. stosowania wspólnych zasad bezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

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

1) art. 6 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 768/2006 z dnia 19 maja 2006 r. wprowadzające w życie dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie zbierania i wymiany informacji na temat bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym (Dz.U. L 134 z 20.5.2006, s. 16).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 351/2008 z dnia 16 kwietnia 2008 r. wdrażające dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie priorytetowego traktowania kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 7).

⁽⁷⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

„6. Na zasadzie odstępstwa od pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV i do dnia 25 maja 2028 r. istniejące operacje śmigłowcowe do lub z miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (PIS) mogą być wykonywane zgodnie z warunkami określonymi przez państwa członkowskie, gdy ze względu na wielkość PIS, przeszkody w jego otoczeniu lub sam śmigłowiec nie jest możliwe spełnienie wymogów dotyczących operacji w klasie osiągow 1.

Państwa członkowskie informują Komisję i Agencję o wprowadzonych warunkach.”;

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

Artykuł 2

Uchylenie

Rozporządzenia (WE) nr 768/2006 i (WE) nr 351/2008 tracą moc ze skutkiem od dnia 14 czerwca 2023 r.

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 25 maja 2024 r.

Jednakże:

- a) pkt 5 lit. b) załącznika stosuje się od dnia 25 maja 2026 r.;
- b) pkt 5 lit. d) załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się od dnia 25 maja 2028 r. odnośnie do zmiany pkt SPA. HEMS.110 lit. e) w załączniku V do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
- c) pkt 5 lit. f) załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się do operacji HEMS objętych pkt 61 lit. b) załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dopiero od dnia 25 maja 2028 r.;
- d) pkt 5 lit. g) załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się do operacji HEMS objętych pkt 61 lit. b) załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dopiero od dnia 25 maja 2026 r.;
- e) pkt 6 i 7 załącznika stosuje się od dnia 14 czerwca 2023 r.;
- f) państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stosowaniu formularza ustanowionego w dodatku II do załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, zmienionego przez pkt 2 lit. b) załącznika do niniejszego rozporządzenia, jedynie przy wydawaniu nowych certyfikatów przewoźnika lotniczego lub wprowadzaniu zmian w istniejących certyfikatach, zgodnie z pkt ARO.GEN.310 lub ARO.GEN.330 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 maja 2023 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

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

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 61 otrzymuje brzmienie:

„61) »Lot HEMS« oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HEMS, gdy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport i chodzi o realizację jednego z poniższych celów:

a) ułatwienie ratowniczej pomocy medycznej poprzez wykonanie przewozu obejmującego co najmniej jedną z poniższych kategorii:

(i) personelu medycznego;

(ii) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów, leków);

(iii) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy;

b) wykonanie operacji w sytuacji, gdy istnieje bezpośrednie lub przewidywane zagrożenie dla zdrowia danej osoby powodowane przez otoczenie i gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:

(i) konieczność uratowania tej osoby lub zaopatrzenia jej w odpowiednie środki;

(ii) konieczność przetransportowania osób, zwierząt lub sprzętu do i z miejsca operacji śmigłowca HEMS.”;

b) dodaje się pkt 61a w brzmieniu:

„61a) »Operacja HEMS HEC« oznacza operacje lotnicze i naziemne wykonywane w celu przewozu osoby lub osób transportowanych jako podwieszona osoba (HEC) w ramach lotu HEMS.”;

c) pkt 62 otrzymuje brzmienie:

„62) »Baza operacyjna HEMS« oznacza lotnisko, na którym członkowie załogi oraz śmigłowiec HEMS mogą dyżurować w oczekiwaniu na operacje HEMS.”;

d) pkt 63 otrzymuje brzmienie:

„63) »Miejsce operacji śmigłowca HEMS« oznacza miejsce wybrane przez dowódcę podczas lotu HEMS na potrzeby operacji HEMS HEC bądź lądowania lub startu.”;

e) pkt 118 otrzymuje brzmienie:

„118) »Członek personelu specjalistycznego« oznacza członka załogi uczestniczącego w operacjach HEMS, HEMS HEC, HHO lub NVIS wykonywanych w ramach zarobkowego transportu lotniczego, nienależącego do załogi lotniczej ani personelu pokładowego, któremu operator powierzył wykonywanie czynności na pokładzie statku powietrznego lub na ziemi w celu pomocy pilotowi podczas operacji HEMS, HEMS HEC, HHO lub NVIS, które to czynności mogą obejmować obsługę specjalistycznego sprzętu pokładowego.”;

f) dodaje się pkt 129 w brzmieniu:

„129) »Skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym« oznacza:

a) samolot:

— maksymalnej certyfikowanej masy startowej powyżej 5 700 kg, lub

— certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub

— certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub

— wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy, lub

- b) śmigłowiec certyfikowany:
 - (i) dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg; lub
 - (ii) dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu; lub
 - (iii) do eksploatacji z załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów; lub
 - c) pionowzlot z pochylanymi wirnikami.”;
- 2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt ARO.OPS.220 otrzymuje brzmienie:

„ARO.OPS.220 Zatwierdzenie operacji śmigłowców wykonujących loty do lub z miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego

- a) Po otrzymaniu wniosku o wydanie lub zmianę zatwierdzenia operacji śmigłowcowej do lub z miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego właściwy organ ocenia wniosek zgodnie z pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV i przeprowadza dodatkową ocenę operatora, jeżeli uzna to za konieczne.
- b) Zatwierdzenie, o którym mowa w pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV, zawiera wykaz miejsc operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego oraz typów śmigłowców określonych przez operatora, do których ma zastosowanie przedmiotowe zatwierdzenie.
- c) Zatwierdzenie ma zastosowanie wyłącznie do miejsc operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego ustanowionych przed dniem 1 lipca 2002 r. lub do miejsc operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego ustanowionych przed dniem 28 października 2014 r., w odniesieniu do których odstępstwo od pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV przyznane na podstawie art. 6 ust. 6 zostało zgłoszone Komisji i Agencji.
- d) W przypadku zgłoszenia lub wykrycia zmian w rozmieszczeniu przeszkód w otoczeniu miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego właściwy organ ocenia, czy zatwierdzenia, których udzielił na operacje śmigłowcowe do lub z tego miejsca, pozostają ważne. W przypadku gdy trwałe zmiany w rozmieszczeniu przeszkód w otoczeniu mają znaczący negatywny wpływ na bezpieczeństwo, stosuje się następujące zasady:
 - 1) właściwy organ ogranicza przywileje wynikające z odpowiednich zatwierdzeń udzielonych na podstawie pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV w celu wykluczenia operacji śmigłowcowych do i z tego miejsca oraz usuwa dane miejsce z wykazu załączonego do zatwierdzenia zgodnie z lit. b);
 - 2) miejsce nie kwalifikuje się już do zatwierdzenia jako miejsce operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego na podstawie pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV;
 - 3) w przypadku usunięcia nowych przeszkód operatorzy mogą ubiegać się lub ponownie wystąpić o zatwierdzenie operacji śmigłowcowej na podstawie pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV dla danego miejsca.
- e) Właściwy organ nie może udzielić zatwierdzenia na podstawie pkt CAT.POL.H.225 załącznika IV w odniesieniu do miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego, które było wcześniej użytkowane w klasie osiągow 1, w następstwie zmiany w rozmieszczeniu przeszkód w otoczeniu.”;

b) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)				
Dane kontaktowe organu wydającego Numer telefonu ⁽¹⁾ : _____; Faks: _____; E-mail: _____				
AOC ⁽²⁾ : Nazwa operatora ⁽³⁾ : Data ⁽⁴⁾ : Podpis: Nazwa handlowa poprzedzona DBA Specyfikacje operacyjne #:				
Model statku powietrznego ⁽⁵⁾ : Znaki rejestracyjne ⁽⁶⁾ :				
Rodzaje operacji: Zarobkowy transport lotniczy <input type="checkbox"/> pasażerski <input type="checkbox"/> z ładunkiem <input type="checkbox"/> inne ⁽⁷⁾ : _____				
Obszar prowadzenia operacji ⁽⁸⁾ :				
Szczególne ograniczenia ⁽⁹⁾ :				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie ⁽¹⁰⁾	Uwagi
Materiały niebezpieczne:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje przy ograniczonej widzialności	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ :.. m	
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: stóp, RVR:.. m	
Podejście i lądowanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾DA/H: stóp, RVR:... m	
Minima widzialności	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego ⁽¹⁶⁾ : min.	

Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje jednosilnikowego samolotu turbinowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Operacje śmigłowcowe z użyciem systemów noktowizyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Morskie operacje śmigłowcowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Zredukowane minima operacyjne dla lotów VFR odnośnie do podejść i odlotów typu punkt w przestrzeni w przypadku śmigłowców	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Szkolenie personelu pokładowego ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Ciągła zdarność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(23)	
Inne ⁽²⁴⁾				

(1) Numery telefonu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail i numer faksu 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 albo 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 zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.
- (12) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: CAT II lub CAT III. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.
- (13) Wpisać stosowne minima widzialności: SA CAT I, SA CAT II, EFVS itd. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla wymienionych minimów widzialności.
- (14) Pole »nie dotyczy« można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.
- (15) 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«.
- (16) Można podać również odległość graniczną (w milach morskich) oraz typ silnika.
- (17) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN): na każde szczególne zatwierdzenie złożonej PBN (np. RNP AR APCH) przeznaczona jest jedna linia; 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.
- (18) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk, czy ma zastosowanie do jednych i drugich.
- (19) Wpisać kombinację płatowca i silnika danego statku powietrznego.
- (20) 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.
- (21) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (22) Wprowadzenie wykazu aplikacji EFB typu B wraz z numerem referencyjnym urządzenia EFB (w przypadku przenośnego sprzętu EFB). Wykaz ten zawiera się w specyfikacjach operacyjnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (23) Wpisać imię i nazwisko osoby lub nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatości do lotu oraz odniesienie do przepisu, w którym określono taki obowiązek, np. podczęść G w załączniku I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- (24) Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jedną linię (lub jedną komórkę z wieloma liniami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, zmniejszona wymagana długość lądowania, operacje śmigłowców z lub do miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego, operacje śmigłowcowe w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowcowe bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS).

Formularz 139 EASA, wydanie 8”;

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt ORO.TC.110 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Po ukończeniu szkolenia wstępnego, szkolenia przejściowego u operatora i szkolenia w różnicach oraz po przeprowadzeniu wszelkich wymaganych lotów zapoznawczych każdy członek personelu specjalistycznego przechodzi sprawdzian wykazujący jego umiejętności w zakresie wykonywania procedur normalnych i awaryjnych.”;

(ii) dodaje się lit. d) i e) w brzmieniu:

„d) Sprawdziany przeprowadzane po szkoleniu przejściowym u operatora i wszelkich wymaganych lotach zapoznawczych odbywają się przed rozpoczęciem wykonywania czynności wymaganego członka personelu specjalistycznego w operacjach HEMS, HHO lub NVIS.

e) Ważność sprawdzianu wykazującego umiejętności członka personelu specjalistycznego w zakresie wykonywania procedur normalnych i awaryjnych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.”;

b) pkt ORO.TC.130 otrzymuje brzmienie:

„ORO.TC.130 Loty zapoznawcze

Jeżeli szkolenie przejściowe u operatora nie obejmuje szkolenia na statku powietrznym lub FSTD, każdy członek personelu specjalistycznego musi odbyć loty zapoznawcze.”;

4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt CAT.POL.H.215 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Masa i tor lotu śmigłowca we wszystkich punktach wzdłuż trasy przelotu z niepracującym silnikiem krytycznym w spodziewanych warunkach meteorologicznych pozwalają na zachowanie zgodności z jednym z poniższych punktów:

1) kiedy zakłada się, że w dowolnym momencie lot będzie wykonywany bez kontaktu wzrokowego z terenem, masa śmigłowca pozwala na wznoszenie z niepracującym silnikiem krytycznym z prędkością pionową wynoszącą co najmniej 50 stóp/minutę na wysokość bezwzględną co najmniej 300 m (1 000 stóp), bądź 600 m (2 000 stóp) w rejonach górzystych, nad wszystkimi odpowiednimi nierównościami terenu i przeszkodami leżącymi wzdłuż trasy;

2) kiedy zakłada się, że lot będzie wykonywany bez widoczności terenu, tor lotu pozwala śmigłowcowi na kontynuowanie lotu od bezwzględnej wysokości przelotowej do wysokości względnej 300 m (1 000 stóp) ponad wysokość miejsca lądowania, na którym można wykonać lądowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w pkt CAT.POL.H.220; tor lotu przewyższa o co najmniej 300 m (1 000 stóp), bądź 600 m (2 000 stóp) w rejonach górzystych, wszystkie odpowiednie nierówności terenu i przeszkody leżące wzdłuż trasy; można stosować techniki opadania (drift-down);

3) kiedy zakłada się, że lot będzie wykonywany w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) oraz z widocznością terenu, tor lotu pozwala śmigłowcowi na kontynuowanie lotu od bezwzględnej wysokości przelotowej do wysokości względnej 300 m (1 000 stóp) ponad wysokość miejsca lądowania, na którym można wykonać lądowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w pkt CAT.POL.H.220, bez schodzenia poniżej odpowiedniej minimalnej wysokości bezwzględnej lotu; uwzględnia się przeszkody w odległości – po obu stronach trasy – określonej na potrzeby ustalenia minimalnej wysokości bezwzględnej lotu w VFR.”;

(ii) uchyla się lit. c);

b) w pkt CAT.POL.H.225 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dane miejsce zostało ustanowione jako miejsce operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego przed dniem 1 lipca 2002 r. lub dane miejsce zostało ustanowione jako miejsce operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego przed dniem 28 października 2014 r., a odstępstwo od tego punktu przyznane na podstawie art. 6 ust. 6 zostało zgłoszone Komisji i Agencji przed dniem 14 czerwca 2023 r.”;

- (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
 - „c) W odniesieniu do każdego PIS instrukcja operacyjna musi zawierać wszystkie następujące elementy: diagram lub opatrzoną przypisami fotografię pokazujące jego najważniejsze cechy i wymiary, brak zgodności z wymaganiami klasy osiągnięć 1, najważniejsze zagrożenia oraz plan postępowania w przypadku wystąpienia incydentu.”;
- (iii) dodaje się lit. d) w brzmieniu:
 - „d) Operator na bieżąco aktualizuje informacje określone w lit. c) i powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach w tym zakresie. Jeżeli operacje mają miejsce w innym państwie członkowskim, operator powiadamia również organ tego państwa.”;
- c) pkt CAT.POL.H.420 lit. b) otrzymuje brzmienie:
 - „b) Aby uzyskać i utrzymać takie zatwierdzenie, operator musi:
 - 1) wykonywać operacje, o których mowa w lit. a), jedynie na obszarach określonych w zatwierdzeniu oraz po spełnieniu określonych w nim warunków;
 - 2) PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO
 - 3) dowieść, że ograniczenia śmigłowca lub inne uzasadnione względy uniemożliwiają zastosowanie odpowiednich kryteriów osiągnięć;
 - 4) posiadać zatwierdzenie zgodnie z CAT.POL.H.305 lit. b).”;
- 5) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt SPA.NVIS.110 lit. e) otrzymuje brzmienie:
 - „e) Wszystkie NVG wymagane podczas lotu NVIS muszą należeć do tej samej klasy filtrów i zapewniać wystarczająco równoważną ostrość widzenia.”;
 - b) w pkt SPA.HEMS.100 dodaje się lit. c) w brzmieniu:
 - „c) Operacje nocne do niesprawdzonych wcześniej miejsc operacji śmigłowca HEMS poza obszarami gęsto zaludnionymi, które zapewniają wystarczającą ilość sztucznego światła otoczenia, przeprowadza się na podstawie zatwierdzenia wydanego zgodnie z pkt SPA.NVIS.100.”;
 - c) dodaje się pkt SPA.HEMS.105 w brzmieniu:

„SPA.HEMS.105 Operacje HEMS HEC

- a) Operacje HEMS HEC mogą być wykonywane z użyciem jednego z następujących elementów:
 - 1) zaczepu zewnętrznego, zgodnie z warunkami określonymi w podczęści I (operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym);
 - 2) zawiesia, zgodnie z warunkami określonymi w lit. b).
- b) W przypadku operacji HEMS HEC wykonywanych z zawiesiem operator:
 - 1) spełnia wymogi określone w pkt SPO.SPEC.HEC.105 załącznika VIII;
 - 2) korzysta z zatwierdzonego podwójnego haka ładunkowego lub systemu haków ładunkowych zatwierdzonego zgodnie z odpowiednią normą zdatności do lotu;
 - 3) ogranicza operacje do fazy technicznej lotu w celu ratowania osób rannych, chorych lub zagrożonych bądź w celu przewozu osób, które są niezbędne do przeprowadzenia misji;
 - 4) zapewnia, aby członkowie personelu specjalistycznego obsługujący zawiesie byli odpowiednio wyposażeni oraz przeszli odpowiednie szkolenia, sprawdziany i odprawy;
 - 5) opracowuje szczegółowe SOP dla operacji HEMS HEC w następstwie oceny ryzyka, o której mowa w pkt SPA.HEMS.140;
 - 6) zapewnia, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej uczestniczący w operacjach HEMS HEC mieli doświadczenie oraz przeszli szkolenia i sprawdziany w zakresie operacji HEMS HEC, a także, aby posiadali bieżącą praktykę w realizacji takich działań.”;

d) pkt SPA.HEMS.110 otrzymuje brzmienie:

„SPA.HEMS.110 Wymagania dotyczące wyposażenia w operacjach HEMS

- a) Całe wyposażenie medyczne przeznaczone do zainstalowania w śmigłowcu, a także wszelkie późniejsze modyfikacje tego wyposażenia oraz, w stosownych przypadkach, jego użytkowanie podlegają zatwierdzeniu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.
- b) W przypadku lotów VFR na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, śmigłowiec musi być wyposażony w urządzenie wyświetlające ruchomą mapę z położeniem własnym statku i przeszkodami. Bazy danych mapy i przeszkód muszą być aktualne.
- c) Na zasadzie odstępstwa od pkt CAT.IDE.H.240 załącznika IV skomplikowane śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane w operacjach HEMS, o MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, muszą spełniać wymogi dotyczące tlenu mające zastosowanie do śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji.
- d) Na zasadzie odstępstwa od pkt CAT.OP.MPA.285 i CAT.IDE.H.240 załącznika IV krótkie wloty powyżej 13 000 stóp bez używania dodatkowego tlenu mogą być wykonywane w ciągu dnia, z zastrzeżeniem uzyskania uprzedniego zatwierdzenia od właściwego organu, o ile spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - 1) wlot powyżej 13 000 stóp jest niezbędny do zabrania na pokład/sprowadzenia na ląd osób lub do wykonania operacji HEMS HEC;
 - 2) lot nie jest prowadzony powyżej 16 000 stóp;
 - 3) czas trwania wlotu powyżej 10 000 stóp bez tlenu jest ograniczony do 30 minut w trakcie misji HEMS;
 - 4) podczas odprawy z zakresu bezpieczeństwa zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.170 załącznika IV członkom załogi i pasażerom zostaną przekazane odpowiednie informacje o skutkach niedotlenienia;
 - 5) instrukcja operacyjna zawiera SOP uwzględniające pkt 1–4;
 - 6) doświadczenie operatora w prowadzeniu operacji na dużych wysokościach bez używania dodatkowego tlenu jest odpowiednie do wykonywanych operacji;
 - 7) doświadczenie poszczególnych członków załogi oraz ich adaptacja fizjologiczna do przebywania na dużych wysokościach są odpowiednie do wykonywanych operacji;
 - 8) wszyscy członkowie załogi uczestniczący w operacjach przeszli wstępne i okresowe szkolenie na temat niedotlenienia;
 - 9) u żadnego z członków załogi uczestniczących w operacjach nie zdiagnozowano schorzenia, które może prowadzić do niedotlenienia.
- e) W przypadku operacji nocnych wykonywanych z jednym pilotem śmigłowiec musi być wyposażony w następujący sposób:
 - 1) w przypadku śmigłowca, dla którego indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 25 maja 2024 r., w odpowiedni system zwiększenia stabilności lub w autopilota;
 - 2) w przypadku śmigłowca, dla którego początkowe CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 25 maja 2024 r., w autopilota.
- f) W przypadku operacji HEMS wykonywanych w dzień śmigłowiec musi być wyposażony w przyrządy pokładowe wymagane zgodnie z pkt CAT.IDE.H.130 lit. a) ppkt 6 i 7 załącznika IV.
- g) Śmigłowiec musi być wyposażony w radiowysokościomierz, który może emitować ostrzeżenie dźwiękowe przy zejściu poniżej zadanej wysokości względnej oraz ostrzeżenie wizualne na wysokości wybranej przez pilota.
- h) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami lit. e) i g) są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatości do lotu.
- i) Operator zapewnia udokumentowanie wszystkich istotnych informacji w wykazie wyposażenia minimalnego.”;

e) pkt SPA.HERMS.120 otrzymuje brzmienie:

„SPA.HERMS.120 Minima operacyjne HERMS

- a) W przypadku lotów HERMS wykonywanych według VFR przestrzega się minimów pogodowych określonych dla HERMS w zakresie dopuszczenia do lotu i fazy przelotu HERMS.
- b) Jeżeli podczas fazy przelotu warunki pogodowe ulegną pogorszeniu do poziomu niespełniającego minimum dla podstawy chmur lub widzialności, śmigłowce certyfikowane do lotów tylko według VMC przerywają lot lub wracają do bazy. Śmigłowce wyposażone i certyfikowane do lotów w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) mogą przerwać lot, wrócić do bazy lub przejść, we wszystkich aspektach, do wykonywania lotu IFR, o ile załoga lotnicza posiada odpowiednie kwalifikacje.
- c) Minima operacyjne VFR są określane na podstawie stosownych wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem następujących przypadków, w których można zastosować zmniejszone wartości dla pułapu, widzialności i pionowych odległości od przeszkód:
 - 1) operacji z więcej niż jednym pilotem;
 - 2) operacji z jednym pilotem wykonywanych wraz z członkiem personelu specjalistycznego siedzącym na przednim siedzeniu zwróconym przodem do kierunku lotu, który posiada odpowiednie kwalifikacje i którego zadaniem jest ograniczenie dodatkowego ryzyka.”;

f) pkt SPA.HERMS.125 otrzymuje brzmienie:

„SPA.HERMS.125 Wymagania dotyczące osiągnięć w operacjach HERMS

- a) Operacje w klasie osiągnięć 3 w nieprzyjnym środowisku wykonuje się wyłącznie w przypadku, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - 1) miejsce operacji śmigłowca HERMS wykorzystywane do startu, lądowania lub operacji HERMS HEC znajduje się na wysokości bezwzględnej powyżej 7 000 stóp, a śmigłowiec jest certyfikowany w kategorii A lub równoważnej, zgodnie z ustaleniami Agencji;
 - 2) planowana operacja HERMS nie wymaga przewozu personelu medycznego, środków medycznych lub osób chorych lub rannych, a ponadto śmigłowiec jest certyfikowany w kategorii A lub równoważnej, zgodnie z ustaleniami Agencji, albo spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - (i) śmigłowiec jest wyposażony w układy paliwowe odporne na uszkodzenia w wyniku zderzenia;
 - (ii) śmigłowiec jest wyposażony w pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia przeznaczony do użycia na każdym siedzeniu pasażerskim dla wszystkich pasażerów w wieku co najmniej 24 miesięcy;
 - (iii) wysokość bezwzględna co najmniej jednego z miejsc operacji śmigłowca HERMS wykorzystywanych podczas operacji HERMS jest nie mniejsza niż 3 000 stóp;
 - (iv) operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu zgodnie z pkt CAT.POL.H.420 załącznika IV;
 - 3) co najmniej jedno z miejsc operacji śmigłowca HERMS wykorzystywanych do startu, lądowania lub operacji HERMS HEC podczas operacji HERMS znajduje się na wysokości bezwzględnej 8 000 stóp lub powyżej oraz spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - (i) śmigłowiec jest wyposażony w układy paliwowe odporne na uszkodzenia w wyniku zderzenia;
 - (ii) śmigłowiec jest wyposażony w pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia przeznaczony do użycia na każdym siedzeniu pasażerskim dla wszystkich pasażerów w wieku co najmniej 24 miesięcy;
 - (iii) śmigłowiec certyfikowany w kategorii A lub równoważnej, zgodnie z ustaleniami Agencji, nie jest dostępny lub nie jest odpowiedni do danej operacji z jednego z następujących powodów:
 - A) niewystarczające marginesy osiągnięć, aby prowadzić działania w miejscu operacji śmigłowca HERMS, lub brak zdolności do prowadzenia operacji HERMS HEC, jeżeli dotyczy;
 - B) śmigłowce certyfikowane w kategorii A lub równoważnej, zgodnie z ustaleniami Agencji, które w innym przypadku mogłyby zostać wysłane, są w trakcie wykonywania misji HERMS lub nie są jeszcze gotowe do podjęcia następnej misji, co prowadzi do niedopuszczalnego opóźnienia w interwencji ratowniczej;

- (iv) operator ustanowił procedurę służącą osiągnięciu zgodności z ppkt (iii);
 - (v) operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu zgodnie z pkt CAT.POL.H.420 załącznika IV;
 - (vi) operator rejestruje wszystkie misje wykonywane przy użyciu śmigłowca, który nie jest certyfikowany w kategorii A lub równoważnej, zgodnie z ustaleniami Agencji.
- b) Na zasadzie odstępstwa od pkt CAT.POL.H.400 lit. d) ppkt 2 załącznika IV, jeżeli kryteria określone w lit. a) pkt 1 są spełnione, operacje śmigłowcowe w nocy można wykonywać w klasie osiągow 3.
- c) Start i lądowanie
- 1) Śmigłowce wykonujące operacje do lub ze strefy końcowego podejścia i startu (FATO) przy szpitalu położonym w gęsto zaludnionym nieprzyjaznym środowisku, który jest wykorzystywany jako baza operacyjna HEMS, są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla klasy osiągow 1.
 - 2) Śmigłowce wykonujące operacje do lub z FATO przy szpitalu położonym w gęsto zaludnionym nieprzyjaznym środowisku, który nie jest bazą operacyjną HEMS, są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla klasy osiągow 1, z wyjątkiem sytuacji, gdy operator posiada zatwierdzenie zgodnie z pkt CAT.POL.H.225.
 - 3) Śmigłowce wykonujące operacje do lub z miejsca operacji śmigłowca HEMS, które znajduje się w nieprzyjaznym środowisku, są:
 - (i) użytkowane zgodnie z klasą osiągow 2 lub, jeżeli spełnione są warunki określone w lit. a), w klasie osiągow 3;
 - (ii) zwolnione z zatwierdzenia wymaganego zgodnie z pkt CAT.POL.H.305 lit. a) załącznika IV, pod warunkiem wykazania zgodności z pkt CAT.POL.H.305 lit. b) ppkt 2 i 3 załącznika IV.
 - 4) Parametry miejsca operacji śmigłowca HEMS zapewniają odpowiednią odległość od wszystkich przeszkód i bezpieczne wykonywanie operacji. W przypadku operacji nocnych system oświetlenia śmigłowca musi odpowiednio oświetlać miejsce lądowania i otaczające je przeszkody.”;
- g) pkt SPA.HEMS.1 30 otrzymuje brzmienie:

„SPA.HEMS.130Wymagania dotyczące załogi

- a) *Dobór.* Operator ustanawia kryteria doboru członków załóg lotniczych do zadań HEMS, biorąc pod uwagę ich dotychczasowe doświadczenie.
- b) PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO
- c) *Szkolenie operacyjne.* Członkowie załogi muszą mieć ukończone z wynikiem pozytywnym szkolenia operacyjne zgodnie z procedurami HEMS zawartymi w instrukcji operacyjnej.
- d) *Szkolenie w locie wyłącznie według wskazań przyrządów.* Członkowie załogi lotniczej, którzy wykonują operacje HEMS bez ważnego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, muszą mieć ukończone szkolenie w locie aż do uzyskania biegłości wyłącznie według wskazań przyrządów na śmigłowcu lub na FSTD, aby posiadać umiejętności w zakresie ucieczki przed niepożądanymi warunkami IMC. Okres ważności szkolenia w locie wynosi 6 miesięcy kalendarzowych.
- e) *Skład załogi*
 - 1) *Loty w dzień.* Minimalny skład załogi musi spełniać przynajmniej następujące wymogi:
 - (i) załoga obejmuje dwóch pilotów albo jednego pilota i jednego członka personelu specjalistycznego HEMS;
 - (ii) załoga może zostać zredukowana do tylko jednego pilota wyłącznie w przypadku wystąpienia jednej z niżej opisanych sytuacji; po zredukowaniu składu załogi do jednego pilota dowódca wykonuje loty do lub z miejsc operacji śmigłowca HEMS wyłącznie w przypadku, gdy w trakcie tej samej misji HEMS przeprowadzono wcześniej rozpoznanie w locie z dwoma członkami załogi:
 - A) dowódca musi dostarczyć dodatkowe środki medyczne, uzupełnić paliwo lub zmienić pozycję, podczas gdy członek personelu specjalistycznego HEMS udziela pomocy medycznej na ziemi;

- B) przewożony opiekun medyczny potrzebuje podczas lotu wsparcia ze strony członka personelu specjalistycznego HEMS;
 - C) członek personelu specjalistycznego HEMS opuszcza pokład w celu nadzorowania z zewnątrz śmigłowca operacji HEMS HEC z zawiesiem.
- 2) Loty w nocy. Minimalny skład załogi obejmuje:
- (i) dwóch pilotów albo jednego pilota i jednego członka personelu specjalistycznego HEMS;
 - (ii) jednego pilota, jeżeli spełnione są następujące warunki:
 - A) przewożony opiekun medyczny potrzebuje podczas lotu wsparcia ze strony członka personelu specjalistycznego HEMS;
 - B) ani miejsce odlotu ani miejsce docelowe nie jest miejscem operacji śmigłowca HEMS.
- 3) Operator zapewnia utrzymanie ciągłości koncepcji załogi przez cały czas trwania misji HEMS.
- f) Szkolenia i sprawdziany załogi lotniczej i personelu specjalistycznego
- 1) Szkolenia i sprawdziany przeprowadzane są przez odpowiednio wykwalifikowany personel zgodnie ze szczegółowym planem zawartości uwzględnionym w instrukcji operacyjnej i zatwierdzonym przez właściwy organ.
 - 2) Członkowie załogi
 - (i) Wszystkie istotne elementy programów szkolenia załogi określonych w podczęściach FC i TC załącznika III (część ORO), w tym szkolenie na śmigłowcu lub FSTD, mają pogłębiać wiedzę załogi na temat środowiska pracy i wyposażenia HEMS, usprawniać koordynację działań członków załogi, a także zawierać środki mające na celu zminimalizowanie ryzyka towarzyszącego przelotom w warunkach ograniczonej widzialności, doborowi miejsc operacji śmigłowca HEMS oraz profilom podejścia i odlotu.
 - (ii) Środki, o których mowa w ppkt (i), są oceniane w ramach obu poniższych działań:
 - A) sprawdzianów umiejętności przeprowadzanych w dzień w warunkach VMC lub sprawdzianów umiejętności przeprowadzanych w nocy w warunkach VMC, jeżeli operator wykonuje operacje HEMS w nocy;
 - B) sprawdzianów w lotach liniowych.
 - (iii) Komponenty HEMS sprawdzianów umiejętności oraz sprawdzianów w lotach liniowych, o których mowa w ppkt (ii), są ważne przez 12 miesięcy kalendarzowych.”;
- h) pkt SPA.HEMS.140 otrzymuje brzmienie:

„SPA.HEMS.140 Informacje, procedury i dokumentacja

- a) Operator ocenia, łagodzi i minimalizuje ryzyko związane ze środowiskiem HEMS w ramach procesu analizy ryzyka i zarządzania ryzykiem. Operator opisuje w instrukcji operacyjnej środki łagodzące, w tym procedury operacyjne.
 - b) Operator zapewnia, aby dowódca HEMS ocenił konkretne zagrożenia związane z daną misją HEMS.
 - c) Niezależnie od pkt CAT.OP.MPA.175 załącznika IV, operator nie musi wypełniać operacyjnego planu lotu, jeżeli misja HEMS obejmuje lot do lub z niesprawdzonego wcześniej miejsca operacji śmigłowca HEMS.
 - d) Odpowiednie wyciągi z instrukcji operacyjnej są udostępniane organizacji, dla której operator wykonuje operacje HEMS.”;
- i) dodaje się pkt SPA.HEMS.151 w brzmieniu:

„SPA.HEMS.151 System śledzenia pozycji statku powietrznego

Operator ustanawia i utrzymuje monitorowany system śledzenia pozycji statku powietrznego na potrzeby operacji HEMS przez cały czas trwania misji HEMS.”;

- j) pkt SPA.PINS-VFR.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Operator stosuje zredukowane minima operacyjne dla VFR wyłącznie w przypadku, gdy spełnione są oba poniższe warunki:
 - 1) operacje nie są prowadzone na podstawie zatwierdzenia HEMS;
 - 2) operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.”;
- 6) pkt NCO.IDE.H.170 lit. b) w załączniku VII otrzymuje brzmienie:
- „b) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej wyposaża się w nadajnik ELT(S) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub pasażera, bądź w automatyczny nadajnik ELT.”;
- 7) pkt SPO.IDE.H.190 lit. b) w załączniku VIII otrzymuje brzmienie:
- „b) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc wynoszącą sześć lub mniej wyposaża się w nadajnik ELT(S) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego, bądź w automatyczny nadajnik ELT.”.
-