Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

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)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r.	L 227	1	24.8.2013
►M2	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 71/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r.	L 23	27	28.1.2014
►M3	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r.	L 28	17	31.1.2014
►M4	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r.	L 123	1	24.4.2014
►M5	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r.	L 24	5	30.1.2015
►M6	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r.	L 106	18	24.4.2015
►M7	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1329 z dnia 31 lipca 2015 r.	L 206	21	1.8.2015
►M8	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/2338 z dnia 11 grudnia 2015 r.	L 330	1	16.12.2015
►M9	Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/1199 z dnia 22 lipca 2016 r.	L 198	13	23.7.2016
►M10	Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/363 z dnia 1 marca 2017 r.	L 55	1	2.3.2017
►M11	Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/394 z dnia 13 marca 2018 r.	L 71	1	14.3.2018
►M12	Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1042 z dnia 23 lipca 2018 r.	L 188	3	25.7.2018
►M13	zmienione rozporządzeniem wykonawcze Komisji (UE) 2020/745 z dnia 4 czerwca 2020 r.	L 176	11	5.6.2020
►M14	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1975 z dnia 14 grudnia 2018 r.	L 326	53	20.12.2018
►M15	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1384 z dnia 24 lipca 2019 r.	L 228	106	4.9.2019
►M16	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1387 z dnia 1 sierpnia 2019 r.	L 229	1	5.9.2019
►M17	zmienione rozporządzeniem wykonawcze Komisji (UE) 2020/1176 z dnia 7 sierpnia 2020 r.	L 259	10	10.8.2020
►M18	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/2036 z dnia 9 grudnia 2020 r.	L 416	24	11.12.2020
►M19	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1062 z dnia 28 czerwca 2021 r.	L 229	3	29.6.2021
►M20	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1296 z dnia 4 sierpnia 2021 r.	L 282	5	5.8.2021
►M21	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2237 z dnia 15 grudnia 2021 r.	L 450	21	16.12.2021
►M22	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/414 z dnia 11 marca 2022 r.	L 85	4	14.3.2022

►**M23**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/790 z dnia 19 maja 2022 r.	L 141	13	20.5.2022
►**M24**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/2203 z dnia 11 listopada 2022 r.	L 293	3	14.11.2022
►**M25**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/2502 z dnia 19 grudnia 2022 r.	L 325	56	20.12.2022
►**M26**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/217 z dnia 1 lutego 2023 r.	L 30	11	2.2.2023

sprostowane przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 350 z 22.12.2016, s. 126 (965/2012)
►**C2** Sprostowanie, Dz.U. L 145 z 8.6.2017, s. 26 (379/2014)
►**C3** Sprostowanie, Dz.U. L 235 z 13.9.2017, s. 32 (965/2012)
►**C4** Sprostowanie, Dz.U. L 230 z 6.9.2019, s. 10 (2019/1384)
►**C5** Sprostowanie, Dz.U. L 30 z 2.2.2023, s. 36 (2016/1199)

▼B

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

▼M4

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

▼M14

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

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

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

▼M4

4. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczegółowe przepisy dotyczące warunków, w których niektóre zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka podlegają wymogowi uzyskania zezwolenia ze względów bezpieczeństwa, oraz warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczenia, zawieszania lub cofania zezwoleń.

5. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych w rozumieniu art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M11

6. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu sterowców.

▼M14

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

▼B

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

▼M14

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

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

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

1c. „Szybowiec” oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika.

1d. „Operacja zarobkowa” oznacza każdą operację wykonywaną przy użyciu statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, która jest dostępna publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępna publicznie, jest wykonywana na podstawie umowy między operatorem a klientem, przy czym klient nie ma kontroli nad operatorem.

1e. „Balon gazowy na uwięzi” oznacza balon gazowy z systemem przytrzymującym, przy pomocy którego jest on na stałe zakotwiczony w ustalonym punkcie podczas operacji.

▼B

2. „Samoloty w klasie osiągów B” oznaczają samoloty z napędem śmigłowym, o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich wynoszącej 9 lub mniejszej i maksymalnej masie startowej wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej.

3. „Miejsce operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (Public Interest Site, PIS)” oznacza miejsce wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia operacji w imię interesu publicznego.

4. „Operacja w klasie osiągów 1” oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność silnika krytycznego, to śmigłowiec jest zdolny wylądować w obrębie rozporządzalnej długości przerwanego startu (RTODA), albo bezpiecznie kontynuować lot do miejsca odpowiedniego do lądowania, w zależności od tego, kiedy wystąpiła ta niesprawność silnika.

▼M1

5. „Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN)” oznacza nawigację obszarową w oparciu o wymagania dotyczące osiągów dla statku powietrznego eksploatowanego na trasie ATS, o procedurę podejścia według wskazań przyrządów lub w wyznaczonej przestrzeni powietrznej.

▼M3

6. „Działalność taksówki powietrznej” oznacza, na potrzeby ograniczeń czasu lotu i służby, nierozkładowe operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane na żądanie przy użyciu samolotu o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) nieprzekraczającej 19.

▼M15

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

▼M4

8. „Zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka” oznaczają wszelkie zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych prowadzone nad obszarem, gdzie w sytuacji awaryjnej istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo osób trzecich na ziemi, lub według ustaleń właściwego organu dla miejsca, w którym operacja jest prowadzona – wszelkie zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych, które, ze względu na swoją specyfikę oraz środowisko lokalne, w którym są prowadzone, stwarzają wysokie ryzyko, w szczególności dla osób trzecich na ziemi.

▼M14

9. „Lot zapoznawczy” oznacza każdą operację wykonywaną za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, polegającą na wykonaniu krótkiego lotu okrężnego w celu pozyskania nowych adeptów lub nowych członków, przeprowadzaną przez organizację szkoleniową, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 ([1]), lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego.

▼M4

10. „Lot zawodniczy” oznacza wszelką aktywność lotniczą, w ramach której statek powietrzny jest wykorzystywany w wyścigach lub zawodach lotniczych, jak również na potrzeby przygotowań do wyścigów lub zawodów lotniczych lub w celu dotarcia na miejsce wyścigu lub zawodów oraz powrotu z tego miejsca.

11. „Lot pokazowy” oznacza wszelką aktywność lotniczą wykonywaną rozmyślnie w celach pokazowych lub rozrywkowych na zapowiedzianej otwartej imprezie publicznej, w tym w także gdy statek powietrzny wykorzystywany jest na potrzeby przygotowań do lotu pokazowego oraz w celu dotarcia na miejsce zapowiedzianej imprezy i powrotu z tego miejsca.

▼B

Dodatkowe definicje do celów załączników II– ►M4 VIII ◄ podano w załączniku I.

Artykuł 3

Zdolność do sprawowania nadzoru

1. Państwa członkowskie wyznaczają przynajmniej jeden podmiot jako właściwy organ, który w granicach tego państwa członkowskiego posiada niezbędne uprawnienia oraz obowiązki w zakresie certyfikacji osób i organizacji objętych rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz nadzoru nad nimi.

▼M11

Systemy administrowania i zarządzania właściwych organów państw członkowskich i Agencji muszą spełniać wymagania określone w załączniku II.

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

▼B

2. Jeżeli państwo członkowskie wyznacza jako właściwy organ więcej niż jeden podmiot:

a) zostają wyraźnie określone obszary kompetencji każdego z tych właściwych organów poprzez wyznaczenie zakresu obowiązków i geograficznego zasięgu działania; oraz

b) ustanawia się zasady koordynacji między tymi organami, tak aby w granicach kompetencji poszczególnych organów zapewnić skuteczny nadzór nad wszystkimi organizacjami i osobami objętymi rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi.

3. Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy dysponowały niezbędnymi środkami, pozwalającymi im zapewnić nadzór nad wszystkimi osobami i organizacjami objętymi ich programem nadzoru, w tym wystarczającymi zasobami, które pozwolą im wypełniać obowiązki nakładane przez niniejsze rozporządzenie.

4. Państwa członkowskie dopilnowują, aby pracownicy właściwych organów nie prowadzili działań w zakresie nadzoru tam, gdzie istnieją dowody na to, iż działania te mogłyby bezpośrednio lub pośrednio doprowadzić do konfliktu interesów, w szczególności w związku z występowaniem więzi rodzinnych lub interesu finansowego.

5. Pracownicy upoważnieni przez właściwy organ do realizacji zadań w zakresie certyfikacji i/lub nadzoru są uprawnieni do wykonywania przynajmniej następujących zadań:

a) badanie rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów istotnych z punktu widzenia realizacji zadań w zakresie certyfikacji i/lub nadzoru;

b) kopiowanie lub pobieranie wyciągów z tych rejestrów, danych, procedur i pozostałych materiałów;

c) żądanie ustnych wyjaśnień na miejscu;

d) wchodzenie na teren stosownych obiektów, miejsc operacji lotniczych lub do środków transportu;

e) prowadzenie audytów, dochodzeń, ocen, inspekcji, w tym inspekcji na płycie i niezapowiedzianych inspekcji;

f) w stosownych przypadkach – podejmowanie lub inicjowanie środków egzekwujących.

6. Zadania, o których mowa w ust. 5, wykonywane są zgodnie z przepisami prawa właściwego państwa członkowskiego.

▼M12

Artykuł 4

Inspekcje na płycie

1. Inspekcje na płycie statków powietrznych operatorów znajdujących się pod nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo członkowskie lub państwo trzecie przeprowadza się zgodnie z podczęścią RAMP załącznika II.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do operatorów znajdujących się pod ich nadzorem, a także w odniesieniu do operatorów podlegających nadzorowi innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego przeprowadzano badania na obecność alkoholu u członków załogi lotniczej i personelu pokładowego. Badania takie wykonują inspektorzy ds. inspekcji na płycie w ramach struktury programu inspekcji na płycie określonej w podczęści RAMP załącznika II.

▼M12

3. W drodze odstępstwa od ust. 2 państwa członkowskie mogą zapewnić wykonanie badań na obecność alkoholu u członków załogi lotniczej i personelu pokładowego przez innych upoważnionych urzędników i poza strukturą programu inspekcji na płycie określonego w podczęści RAMP załącznika II, pod warunkiem że badania na obecność alkoholu służą tym samym celom i są zgodne z tymi samymi zasadami co badania przeprowadzane w ramach podczęści RAMP załącznika II. Wyniki takich badań na obecność alkoholu wprowadza się do centralnej bazy danych zgodnie z ARO.RAMP.145 lit. b).

4. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać dodatkowe badania na obecność substancji psychoaktywnych innych niż alkohol. W takim przypadku państwo członkowskie powiadamia Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego („agencja”) i Komisję.

▼B

Artykuł 5

Operacje lotnicze

▼M14

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

▼M4

1a. Operatorzy prowadzący operacje CAT rozpoczynające się i kończące na tym samym lotnisku/w tym samym miejscu operacji lotniczej, prowadzone przy użyciu samolotów w klasie osiągów B lub nieskomplikowanych śmigłowców, muszą przestrzegać odpowiednich przepisów załączników III i IV.

▼B

2. Operatorzy ►M1 ——————— ◄ przestrzegają odpowiednich przepisów załącznika V podczas eksploatacji:

a) samolotów i śmigłowców wykorzystywanych do:

(i) operacji przeprowadzanych przy użyciu nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (Performance-Based Navigation, PBN);

(ii) operacji przeprowadzanych zgodnie ze specyfikacjami minimalnych osiągów nawigacyjnych (Minimum Navigation Performance Specifications, MNPS);

(iii) operacji w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (Reduced Vertical Separation Minima, RVSM);

▼M21

(iv) operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych;

▼M14

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

▼B

c) samolotów dwusilnikowych wykorzystywanych do operacji ETOPS w zarobkowym transporcie lotniczym;

d) śmigłowców wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego z użyciem systemu noktowizyjnego (Night Vision Imaging System, NVIS);

e) śmigłowców wykorzystywanych w operacjach śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (Helicopter Hoist Operation, HHO) w ramach zarobkowego transportu lotniczego; ►M9 ——————— ◄

f) śmigłowców wykorzystywanych przez śmigłowcową służbą ratownictwa medycznego (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS) w ramach zarobkowego transportu lotniczego; oraz

▼M9

g) śmigłowców wykorzystywanych w operacjach morskich (HOFO).

▼M4

3. Operatorzy skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym uczestniczący w operacjach niezarobkowych zgłaszają posiadanie zdolności i środków pozwalających im na wypełnienie ich obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i na eksploatację tego statku zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VI. Natomiast prowadząc niezarobkowe operacje specjalistyczne, operatorzy ci eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VIII.

▼M14

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

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

a) skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VI;

b) inne samoloty i śmigłowce, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

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

▼M4

7. Loty odbywające się bezpośrednio przed operacjami specjalistycznymi, w ich trakcie lub bezpośrednio po nich i bezpośrednio związane z tymi operacjami są wykonywane, stosownie do przypadku, zgodnie z ust. 3, 4 i 6. ►M5 Z wyjątkiem członków załogi na pokładzie nie mogą znajdować się osoby, których obecność nie jest niezbędna do wykonania misji. ◄

▼B

Artykuł 6

Odstępstwa

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w przypadku samolotów są eksploatowane w oparciu o warunki określone w decyzji Komisji C(2009) 7633 z dnia 14 października 2009 r., kiedy są użytkowane w operacjach CAT. ◄ Każdą zmianę w tych operacjach, która ma wpływ na warunki ustanowione w tej decyzji, należy przed jej wprowadzeniem zgłosić Komisji i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „agencją”).

Państwo członkowskie, inne niż adresat decyzji C(2009) 7633, które zamierza skorzystać z odstępstwa przewidzianego w tej decyzji, zgłasza ten zamiar Komisji i agencji przed skorzystaniem z odstępstwa. Komisja i agencja oceniają, w jakim stopniu zmiana lub planowany sposób wykorzystania stanowią odstępstwo od warunków ustanowionych w decyzji C(2009) 7633 lub w jakim stopniu mają wpływ na wstępną ocenę bezpieczeństwa przeprowadzoną w kontekście tej decyzji. Jeżeli ocena wykazuje, że zmiana lub planowany sposób wykorzystania nie odpowiadają wstępnej ocenie bezpieczeństwa przeprowadzonej na mocy decyzji C(2009) 7633, dane państwo członkowskie przedkłada nowy wniosek o odstępstwo zgodnie z art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M14

3. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów art. 18 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 i przepisów podczęści P załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 ([1]) dotyczących zezwolenia na lot, następujące loty wykonuje się w dalszym ciągu zgodnie z wymaganiami określonymi w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym ma siedzibę lub miejsce zamieszkania:

a) loty związane z wprowadzaniem nowych lub modyfikacją istniejących typów samolotów lub śmigłowców wykonywane przez organizacje projektujące lub produkujące w ramach przysługujących im przywilejów;

▼M15

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

▼M9

4. Niezależnie od przepisów art. 5, w odniesieniu do morskich operacji śmigłowcowych CAT państwa członkowskie mogą do dnia 30 czerwca 2018 r. w dalszym ciągu wymagać szczególnego zatwierdzenia oraz mogą mieć dodatkowe wymogi w zakresie procedur operacyjnych, wyposażenia, kwalifikacji i szkoleń załogi, zgodnie z przepisami prawa krajowego. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji i agencji dodatkowe wymogi, jakie stosuje się w odniesieniu do tych zatwierdzeń szczególnych. Wymogi te nie mogą być mniej restrykcyjne niż wymogi określone w załącznikach III i IV.

▼M14

4a. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 1 i art. 6 następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII:

▼M4

a) loty, w których kosztach partycypują osoby fizyczne, pod warunkiem że w bezpośrednich kosztach partycypują wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego, w tym pilot, a liczba osób partycypujących w bezpośrednich kosztach wynosi maksymalnie sześć;

b) loty zawodnicze lub loty pokazowe, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;

▼M14

c) loty zapoznawcze, zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.

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

▼M10

5. Do dnia 2 września 2017 r. zwolnienia przyznane przed dniem 22 marca 2017 r. zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, przewidziane w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 965/2012, mającym zastosowanie przed dniem 22 marca 2017 r., uznaje się za stanowiące zatwierdzenia, o których mowa w pkt CAT.POL.A.300 lit. a) załącznika IV (część CAT). Po dniu 2 września 2017 r. zwolnienia te tracą ważność w odniesieniu do eksploatacji samolotów jednosilnikowych.

W przypadku planowania wprowadzenia w okresie od dnia 22 marca 2017 r. do dnia 2 września 2017 r. jakiejkolwiek zmiany w eksploatacji tych samolotów, która ma wpływ na warunki określone w tych zwolnieniach, taką planowaną zmianę zgłasza się przed jej wprowadzeniem Komisji i agencji. Komisja i agencja dokonują oceny planowanej zmiany zgodnie z art. 14 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼B

6. Istniejące loty śmigłowców do/z miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (Public Interest Site, PIS) mogą być wykonywane na mocy odstępstwa od CAT.POL.H.225 załącznika IV w sytuacji, gdy ze względu na rozmiar PIS, przeszkody w otoczeniu lub sam śmigłowiec nie jest możliwe spełnienie wymogów dla operacji w klasie osiągów 1. Takie operacje wykonuje się zgodnie z warunkami określonymi przez państwa członkowskie. Państwa członkowskie informują Komisję i agencję o wprowadzonych warunkach.

▼M9

_____

8. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 3 zdanie pierwsze operatorzy skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 5 700 kg, wyposażonych w silniki turbośmigłowe, prowadzący operacje niezarobkowe, eksploatują takie statki powietrzne wyłącznie zgodnie z przepisami załącznika VII.

9. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 5 lit. a) organizacje szkoleniowe, wykonując loty szkoleniowe na skomplikowanych samolotach z napędem silnikowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 5 700 kg, wyposażonych w silniki turbośmigłowe, eksploatują takie statki powietrzne zgodnie z przepisami załącznika VII.

▼B

Artykuł 7

Certyfikaty przewoźnika lotniczego

1. Certyfikaty przewoźnika lotniczego (Air Operator Certificates, AOC) wydane przez dane państwo członkowskie operatorom samolotów przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3922/91, uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Niemniej jednak nie później niż dnia 28 października 2014 r.:

a) operatorzy dostosowują swoje systemy zarządzania, programy szkoleniowe, procedury i podręczniki, tak aby były one zgodne, odpowiednio, z załącznikami III, IV i V;

b) AOC zostają zastąpione certyfikatami wydanymi zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

▼B

2. AOC wydane przez państwo członkowskie operatorom śmigłowców CAT przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia przekształca się na AOC zgodne z niniejszym rozporządzeniem według raportu konwersji sporządzonego przez państwo członkowskie, które wydało AOC, w porozumieniu z agencją.

W raporcie konwersji opisuje się:

a) krajowe wymagania, na podstawie których wydano AOC;

b) zakres uprawnień przyznanych operatorom;

c) różnice między wymogami krajowymi, na podstawie których wydano AOC, a wymogami określonymi w załącznikach III, IV i V, wraz ze wskazaniem sposobu i terminu nałożenia na operatorów wymogu zapewnienia pełnej zgodności z tymi załącznikami.

Raport konwersji zawiera kopie wszelkich dokumentów potwierdzających elementy określone w lit. a)–c), wraz z kopiami stosownych krajowych wymogów i procedur.

▼M11

Artykuł 8

Ograniczenia czasu lotu

1. Operacje CAT podlegają wymaganiom określonym w podczęści FTL załącznika III.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 działalność taksówki powietrznej, operacje służb ratownictwa medycznego oraz operacje CAT wykonywane przez jednego pilota, prowadzone przy użyciu samolotów, podlegają wymaganiom określonym w prawie krajowym, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i w części Q załącznika III do tegoż rozporządzenia.

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 operacje CAT wykonywane przy użyciu śmigłowców oraz operacje CAT wykonywane przy użyciu szybowców muszą spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.

4. Operacje niezarobkowe, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne, prowadzone przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym, a także zarobkowe operacje specjalistyczne prowadzone przy użyciu samolotów, śmigłowców i szybowców, muszą w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.

▼M2

Artykuł 9

Wykazy wyposażenia minimalnego

Wykazy wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment List, MEL) zatwierdzone przez państwo operatora lub państwo rejestracji przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia uznaje się za zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i mogą one być nadal używane przez operatora.

▼M2

Po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia wszelkie zmiany w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL), o którym mowa w akapicie pierwszym i w odniesieniu do którego ustalono główny wykaz wyposażenia minimalnego (Master Minimum Equipment List, MMEL) jako część danych dotyczących zgodności operacyjnej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 ([1]), wprowadza się zgodnie z pkt ORO.MLR.105 sekcji 2 załącznika III do niniejszego rozporządzenia w najbliższym możliwym terminie, lecz nie później niż dnia 18 grudnia 2017 r. lub w terminie dwóch lat po zatwierdzeniu danych dotyczących zgodności operacyjnej, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

Zmiany w MEL, o którym mowa w akapicie pierwszym i w odniesieniu do którego MMEL nie został ustalony jako część danych dotyczących zgodności operacyjnej, wprowadza się nadal zgodnie z MMEL uznanym przez odpowiednio państwo operatora lub państwo rejestracji.

Artykuł 9a

Szkolenia załogi lotniczej i personelu pokładowego

Operatorzy mają obowiązek dopilnować, by członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego, którzy wykonują już swoje obowiązki po ukończeniu szkolenia zgodnego z przepisami załącznika III podczęści FC i CC, które nie obejmowało obowiązkowych elementów ustalonych w ramach stosownych danych dotyczących zgodności operacyjnej, podjęli szkolenie w zakresie wymaganych obowiązkowych elementów nie później niż dnia 18 grudnia 2017 r. lub w terminie dwóch lat po zatwierdzeniu danych dotyczących zgodności operacyjnej, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

▼M16

Artykuł 9aa

Wymagania dotyczące załóg lotniczych w odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze

Pilotowi, który przed dniem 25 września 2019 r. pełnił rolę pilota dowódcy podczas lotu próbnego po obsłudze, który zgodnie z definicją w pkt SPO.SPEC.MCF.100 w załączniku VIII klasyfikuje się jako lot próbny po obsłudze poziomu A, zalicza się jako spełnione wymogi określone w pkt SPO.SPEC.MCF.115 lit. a) pkt 1 w tym załączniku. W takim przypadku operator zapewnia poinstruowanie pilota dowódcy o wszelkich stwierdzonych różnicach między praktykami operacyjnymi ustanowionymi przed dniem 25 września 2019 r. a obowiązkami określonymi w podczęści E sekcja 5 załącznika VIII do niniejszego rozporządzenia, łącznie z obowiązkami wynikającymi z powiązanych procedur ustanowionych przez operatora.

▼M12

Artykuł 9b

Ocena

1. Agencja regularnie dokonuje oceny skuteczności przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku zawartych w załącznikach II i III. Nie później niż dnia 18 lutego 2019 r. agencja przygotowuje pierwsze sprawozdanie na temat wyników tej oceny.

([1]) Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

▼M12

We wspomnianej ocenie wykorzystuje się wiedzę naukową i opiera się ją na danych operacyjnych gromadzonych, z pomocą państw członkowskich, długofalowo po rozpoczęciu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Ocena dotyczy wpływu, jaki na czujność załogi lotniczej mają co najmniej następujące czynniki:

a) pełnienie służby przez ponad 13 godzin w najkorzystniejszej porze doby;

b) pełnienie służby przez ponad 10 godzin w mniej korzystnej porze doby;

c) pełnienie służby przez ponad 11 godzin przez członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania;

d) pełnienie służby na dużej liczbie odcinków (więcej niż 6);

e) pozostawanie w gotowości do służby, np. pełnienie dyżuru lub pozostawanie w rezerwie, poprzedzające służbę podczas lotu; oraz

f) grafiki zakłócające.

2. ►M20 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 wiedzą fachową i opiera się na danych długoterminowych zgromadzonych z pomocą państw członkowskich i agencji. ◄

▼M9

Artykuł 10

Wejście w życie

►M14 ——————— ◄ Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

▼M14

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 28 października 2012 r.

———————

▼B

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

▼M4

Definicje terminów używanych w załącznikach II–VIII

▼B

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „Rozporządzalna długość przerwanego startu (Accelerate-Stop Distance Available, ASDA)” oznacza rozporządzalną długość rozbiegu powiększoną o dostępną długość zabezpieczenia przerwanego startu, o ile państwo danego lotniska zgłosiło dostępność tego zabezpieczenia i o ile zabezpieczenie to jest w stanie wytrzymać nacisk masy samolotu w panujących warunkach operacyjnych.

2) „Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (Acceptable Means of Compliance, AMC)” oznacza niewiążące standardy przyjęte przez Agencję w celu przedstawienia sposobów spełnienia wymagań przedstawionych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i przepisach wykonawczych do niego.

3) „Lista kontrolna przyjęcia” oznacza dokument wykorzystywany podczas kontroli wyglądu zewnętrznego paczek z materiałami niebezpiecznymi i związanych z nimi dokumentów w celu ustalenia, czy spełnione zostały wszystkie odpowiednie wymogi.

4) „Odpowiednie lotnisko” oznacza lotnisko, na którym możliwe jest wykonywanie operacji lotniczych danym statkiem powietrznym przy uwzględnieniu jego osiągów i parametrów drogi startowej.

5) Do celów klasyfikacji pasażerów:

   a) „osoba dorosła” oznacza osobę w wieku 12 lat lub starszą;

   b) „dziecko/dzieci” oznacza osobę/osoby w wieku od dwóch do 12 lat;

   c) „niemowlę” oznacza osobę w wieku do dwóch lat.

▼M14

———————

▼M21

6) „Minima operacyjne lotniska” oznaczają limity wykorzystania lotniska do celów:

   a) startu statku powietrznego, wyrażone w kategoriach widzialności wzdłuż drogi startowej lub widzialności oraz, jeśli jest to konieczne, pułapu chmur;

   b) lądowania w ramach dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, wyrażone w kategoriach widzialności lub widzialności wzdłuż drogi startowej, minimalnej wysokości bezwzględnej/względnej zniżania (MDA/H) oraz, jeśli jest to konieczne, pułapu chmur;

   c) lądowania w ramach trójwymiarowej (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, wyrażone w kategoriach widzialności lub widzialności wzdłuż drogi startowej oraz wysokości bezwzględnej/względnej decyzji (DA/H), odpowiednio do rodzaju lub kategorii operacji.

▼B

7) „Lot nocny z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)” oznacza – w przypadku operacji z użyciem systemu noktowizyjnego (Night Vision Imaging System, NVIS) – część lotu wykonywaną w nocy zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (Visual Flight Rules, VFR), w trakcie której członek załogi korzysta z gogli noktowizyjnych (Night Vision Goggles, NVG).

8) „Statek powietrzny” oznacza urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi.

▼M8

8a) „Śledzenie pozycji statku powietrznego” oznacza naziemny proces, który prowadzi i aktualizuje, w standardowych przedziałach czasowych, rejestr czterowymiarowej lokalizacji poszczególnych statków powietrznych podczas lotu.

▼M8

8b) „System śledzenia pozycji statku powietrznego” oznacza system wykorzystujący technikę śledzenia pozycji statku powietrznego podczas lotu w celu wykrycia nietypowego zachowania podczas lotu i zgłoszenia takiego zachowania.

▼M20

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 osiągów 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

9) „Alternatywne sposoby spełnienia wymagań” oznacza alternatywy do istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (Acceptable Means of Compliance, AMC) lub propozycje nowych sposobów spełnienia wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, dla których Agencja nie przyjęła jeszcze odpowiednich akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC).

10) „Zapobieganie oblodzeniu” oznacza, w przypadku procedur naziemnych, procedurę zabezpieczającą przed tworzeniem się szronu lub lodu oraz gromadzeniem się śniegu na zabezpieczanych powierzchniach statku powietrznego przez ograniczony czas (czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu).

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12) ◄ „Członek personelu pokładowego” oznacza odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi, nienależącego do załogi lotniczej ani personelu specjalistycznego, któremu operator powierzył wykonywanie czynności związanych z bezpieczeństwem pasażerów i lotu podczas operacji lotniczych.

▼M21

_____

▼M15

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

▼B

►M1 18) ◄ „Kategoria B w odniesieniu do śmigłowców” oznacza śmigłowiec jedno- lub wielosilnikowy, który nie spełnia standardów określonych dla kategorii A. Śmigłowce kategorii B, w przypadku niesprawności silnika, nie gwarantują możliwości bezpiecznej kontynuacji lotu i zakłada się nieplanowane lądowanie.

▼M21

18a) „Pułap chmur” oznacza wysokość, nad ziemią lub wodą, podstawy najniższej warstwy chmur znajdujących się poniżej 6 000 m (20 000 stóp) i pokrywających więcej niż połowę nieba.

▼B

►M1 19) ◄ „Specyfikacje certyfikacji (Certification Specifications, CS)” oznaczają wymagania techniczne przyjęte przez Agencję, wskazujące sposoby wykazania zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego, które mogą być użyte przez organizację w celach certyfikacji.

▼M21

20) „Podejście z okrążenia” oznacza wizualną fazę operacji podejścia z okrążenia.

20a) „Operacja podejścia z okrążenia” oznacza operację podejścia według wskazań przyrządów typu A mającą na celu doprowadzenie statku powietrznego do pozycji umożliwiającej lądowanie na drodze startowej/w strefie końcowego podejścia i startu (FATO), która nie jest odpowiednio usytuowana do podejścia do lądowania z prostej.

▼B

►M1 21) ◄ „Zabezpieczenie wydłużonego startu” oznacza określony prostokątny obszar na lądzie lub na wodzie, pozostający pod kontrolą odpowiednich władz, wybrany lub przygotowany jako obszar odpowiedni, nad którym samolot może wykonać część początkowego wznoszenia do określonej wysokości względnej.

►M1 22) ◄ „Podstawa chmur” oznacza wysokość najniższego obserwowanego lub prognozowanego fragmentu chmur w pobliżu lotniska lub miejsca operacji lotniczych lub w obrębie obszaru operacji lotniczych, standardowo mierzoną względem elewacji lotniska lub, w przypadku operacji morskich, względem średniego poziomu morza.

▼M16

22a) „Rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR)” oznacza rejestrator lotu zabezpieczony przed całkowitym uszkodzeniem, który wykorzystuje połączenie mikrofonów i innych elementów dźwiękowych i cyfrowych do gromadzenia danych i rejestrowania tła dźwiękowego kabiny załogi lotniczej i komunikacji adresowanej do członków załogi lotniczej, pochodzącej od nich i wymienianej między nimi.

▼B

►M1 23) ◄ „Dzielenie oznaczeń linii” oznacza umowę, zgodnie z którą przewoźnik nakłada swój kod identyfikacyjny na rejs wykonywany przez innego przewoźnika, a także sprzedaje i wydaje bilety na taki rejs.

▼M18

23a) „Kompetencja” oznacza aspekt możliwości człowieka wykorzystywany do wiarygodnego przewidywania pomyślnych wyników pracy, przejawiający się i obserwowalny w zachowaniach, które mobilizują wiedzę, umiejętności i postawy potrzebne do wykonywania działań lub zadań w określonych warunkach.

23b) „Szkolenia oparte na kompetencjach” oznaczają programy oceny i szkolenia, które cechują się ukierunkowaniem na wyniki i kładą nacisk na standardy skuteczności działania oraz ich pomiar, a także opracowywanie szkoleń zgodnie z określonymi normami eksploatacyjnymi.

▼M18

23c) „Ramy kompetencji” oznaczają kompletny zestaw zidentyfikowanych kompetencji, które są przedmiotem opracowania, szkolenia i oceny w ramach programu szkolenia operatora opartego na dowodach, wykorzystującego scenariusze istotne dla operacji i wystarczająco szerokiego, aby przygotować pilota zarówno na przewidywane, jak i nieprzewidywalne zagrożenia i błędy.

▼B

►M1 24) ◄ „Gęsto zaludniony obszar” oznacza, w odniesieniu do miasta, miejscowości lub osady, dowolny obszar służący zasadniczo celom mieszkalnym, handlowym lub rekreacyjnym.

▼M16

25) „Zanieczyszczona droga startowa” oznacza drogę startową, której znaczna część nawierzchni (bez względu na to, czy dotyczy to czy nie dotyczy odizolowanych połaci) w obrębie wykorzystywanej długości i szerokości jest pokryta co najmniej jedną z substancji wymienionych w deskryptorach stanu nawierzchni drogi startowej.

▼M20

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.

▼M21

27) „Podejście końcowe ze stałym zniżaniem (CDFA)” oznacza zgodną z procedurami podejścia ustabilizowanego technikę wykonywania segmentu podejścia końcowego w procedurze podejścia nieprecyzyjnego według wskazań przyrządów polegającą na nieprzerwanym zniżaniu, bez przechodzenia do lotu poziomego, od wysokości bezwzględnej/względnej równej punktowi podejścia końcowego:

a) w przypadku operacji podejścia do lądowania z prostej, do punktu znajdującego się około 15 m (50 stóp) nad progiem drogi startowej wykorzystywanej do lądowania lub punktu, w którym powinien zostać rozpoczęty manewr wyrównania lub

b) w przypadku operacja podejścia z okrążenia, do momentu osiągnięcia wysokości MDA/H lub bezwzględnej/względnej wysokości manewru w locie z widocznością.

▼B

►M1 28) ◄ „Przeliczona widzialność meteorologiczna (Converted Meteorological Visibility, CMV)” oznacza wartość, równoważną RVR, otrzymaną z podawanej widzialności meteorologicznej.

►M1 29) ◄ „Członek załogi” oznacza osobę, której operator przydzielił pełnienie obowiązków na pokładzie statku powietrznego.

►M1 30) ◄ „Krytyczne fazy lotu” w przypadku samolotów oznaczają rozbieg, tor wznoszenia po starcie, podejście końcowe, nieudane podejście do lądowania, lądowanie, w tym dobieg, oraz wszystkie inne fazy lotu według uznania pilota dowódcy lub dowódcy.

▼B

►M1 31) ◄ „Krytyczne fazy lotu” w przypadku śmigłowców oznaczają kołowanie, zawis, start, podejście końcowe, nieudane podejście do lądowania, lądowanie oraz wszystkie inne fazy lotu według uznania pilota dowódcy lub dowódcy.

▼M20

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

▼M16

_____

▼B

►M1 33) ◄ „Materiały niebezpieczne (Dangerous Goods, DG)” oznaczają wyroby lub substancje, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, wykazane na liście materiałów niebezpiecznych w Instrukcjach Technicznych lub sklasyfikowane zgodnie z tymi instrukcjami.

►M1 34) ◄ „Wypadek z materiałami niebezpiecznymi” oznacza zdarzenie związane z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w wyniku którego dochodzi do poważnego lub śmiertelnego urazu ciała albo poważnej szkody w mieniu.

►M1 35) ◄ „Incydent z materiałami niebezpiecznymi” oznacza:

a) zdarzenie inne niż wypadek z materiałami niebezpiecznymi, związane z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną i dotyczące go, niekoniecznie mające miejsce na pokładzie statku powietrznego, w wyniku którego dochodzi do urazu ciała, szkody w mieniu, pożaru, rozbicia, rozlania, wycieku płynu lub promieniowania albo innego zajścia potwierdzającego utratę integralności opakowania;

b) każde zdarzenie związane z transportem materiałów niebezpiecznych, które stanowi poważne zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.

▼M21

35a) „Wysokość bezwzględna decyzji (DA) lub wysokość względna decyzji (DH)” oznacza określoną wysokość bezwzględną lub względną w trójwymiarowej (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, na której należy rozpocząć procedurę po nieudanym podejściu, jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego do kontynuowania podejścia.

▼B

►M1 36) ◄ „Odladzanie” oznacza – w przypadku procedur naziemnych – procedurę oczyszczania statku powietrznego ze szronu, lodu, śniegu lub błota pośniegowego mającą na celu uzyskanie niezanieczyszczonych powierzchni.

►M1 37) ◄ „Zdefiniowany punkt po starcie (Defined Point After Take-Off, DPATO)” oznacza punkt leżący na torze lotu w fazie startu i początkowego wznoszenia, przed osiągnięciem którego zdolność śmigłowca do bezpiecznego kontynuowania lotu z niepracującym krytycznym silnikiem nie jest zapewniona i wymagane może być przymusowe lądowanie.

▼B

►M1 38) ◄ „Zdefiniowany punkt przed lądowaniem (Defined Point Before Landing, DPBL)” oznacza punkt leżący na torze lotu w fazie podejścia i lądowania, po osiągnięciu którego zdolność śmigłowca do bezpiecznego kontynuowania lotu z niepracującym krytycznym silnikiem nie jest zapewniona i wymagane może być przymusowe lądowanie.

►M1 39) ◄ „Odległość DR” oznacza odległość poziomą, którą śmigłowiec przebył od końca rozporządzalnej długości startu.

▼M4

40) „Umowa leasingu bez załogi” oznacza porozumienie zawarte pomiędzy przedsiębiorstwami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingobiorcy lub – w przypadku operacji zarobkowych innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego – na odpowiedzialność najemcy.

▼B

►M1 41) ◄ „Sucha masa operacyjna” oznacza masę całkowitą statku powietrznego gotowego do wykonania określonego typu operacji z wyłączeniem masy paliwa zużywalnego oraz przewożonego ładunku.

▼M16

42) „Sucha droga startowa” oznacza drogę startową, której nawierzchnia jest wolna od widocznej wilgoci i której powierzchnia przeznaczona do użycia nie jest zanieczyszczona.

▼M14

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

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

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

▼M18

42d) „Moduł EBT” (moduł szkolenia opartego na dowodach) oznacza zestaw sesji na zakwalifikowanym szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu w ramach trzyletniego cyklu okresowych ocen i szkoleń.

▼M1

43) „Statek powietrzny ELA1” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:

a) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;

b) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg;

c) balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m^3 w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1 050 m^3 w przypadku balonów gazowych, 300 m^3 w przypadku balonów gazowych na uwięzi.

▼M1

44) „Statek powietrzny ELA2” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:

a) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;

b) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg;

c) balon;

d) bardzo lekki wiropłat o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg, o nieskomplikowanej budowie, przeznaczony do przewożenia maksymalnie dwóch osób, bez turbinowego lub rakietowego napędu silnikowego; z ograniczeniem do lotów VFR w dzień.

▼M14

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

▼B

►M1 45) ◄ „Wyniesiona strefa końcowego podejścia i startu (Elevated Final Approach and Take-Off Area, wyniesiona FATO)” oznacza strefę FATO, która jest podniesiona, w stosunku do otaczającej powierzchni, o co najmniej 3 m.

▼M15

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

▼M20

_____

▼M21

46) „System polepszający widzenie podczas lotu (EFVS)” jest elektronicznym środkiem zapewniającym załodze lotniczej, dzięki wykorzystaniu czujników obrazowych, wyświetlanie w czasie rzeczywistym lub rozszerzone wyświetlanie topografii środowiska zewnętrznego (naturalnych lub stworzonych przez człowieka cech miejsca lub regionu, w szczególności w sposób pokazujący ich względne położenie i wysokość); EFVS jest zintegrowany z systemem naprowadzania i jest zainstalowany na wyświetlaczu przeziernym lub równoważnym systemie wyświetlania; jeżeli EFVS jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi wymogami zdatności do lotu, a operator posiada niezbędne szczególne zatwierdzenie (jeśli jest wymagane), może być wykorzystywany do operacji EFVS i może umożliwiać prowadzenie operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych.

46a) „Operacja EFVS” oznacza operację, w której warunki widoczności wymagają użycia EFVS zamiast widzenia naturalnego w celu wykonania podejścia lub lądowania, identyfikacji wymaganych odniesień wzrokowych lub wykonania dobiegu.

46b) „Operacja EFVS 200” oznacza operację wykonywaną przy minimach widzialności, w której warunki widoczności wymagają użycia EFVS do wysokości 200 stóp nad FATO lub progiem drogi startowej. Od tego punktu do lądowania wykorzystuje się widzenie naturalne. Widzialność wzdłuż drogi startowej nie może być mniejsza niż 550 m.

▼M21

47) „System polepszający widzenie (EVS)” jest elektronicznym środkiem zapewniającym załodze lotniczej, dzięki wykorzystaniu czujników obrazowych, wyświetlanie w czasie rzeczywistym rzeczywistej topografii środowiska zewnętrznego (naturalnych lub stworzonych przez człowieka cech miejsca lub regionu, w szczególności w sposób pokazujący ich względne położenie i wysokość).

▼M18

47a) „Zapisy” oznacza zorganizowane przez operatora działanie administracyjne, na podstawie którego pilot uczestniczy w programie EBT operatora.

47b) „Zapisany pilot” oznacza pilota, który uczestniczy w okresowym programie EBT.

47c) „Równoważność podejść” oznacza wszystkie podejścia, które powodują dodatkowe obciążenie biegłej załogi, niezależnie od tego, czy wykorzystuje się je w modułach EBT.

47d) „Równoważność nieprawidłowości” oznacza wszystkie nieprawidłowości, które powodują znaczące dodatkowe obciążenie biegłej załogi, niezależnie od tego, czy wykorzystuje się je w modułach EBT.

47e) „Etap oceny” oznacza jeden z etapów modułu EBT, który wykorzystuje scenariusz lotu przygotowujący do lotów liniowych, reprezentatywny dla środowiska danego operatora, w którym występuje co najmniej jedno zdarzenie służące ocenie głównych elementów określonych ram kompetencji

47f) „Szkolenie oparte na dowodach (EBT)” oznacza ocenę i szkolenie oparte na danych operacyjnych, polegające na rozwijaniu i ocenie ogólnych zdolności pilota w odniesieniu do różnych kompetencji (ram kompetencji), a nie na pomiarze ich wyników przy poszczególnych wydarzeniach lub manewrach.

▼B

►M1 48) ◄ „Strefa końcowego podejścia i startu (Final Approach and Take-Off Area, FATO)” oznacza określoną strefę dla operacji śmigłowcowych, nad którą wykonywana jest końcowa faza manewru podejścia do lądowania lub zawisu i z której rozpoczynany jest manewr startu. W przypadku śmigłowców użytkowanych w klasie osiągów 1, tak zdefiniowana strefa obejmuje także dostępny obszar dla przerwanego startu.

▼M15

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

▼M21

48b) „Segment podejścia końcowego (FAS)” oznacza ten segment procedury podejścia według wskazań przyrządów, w której następuje ustawienie samolotu w osi drogi startowej i zniżanie do lądowania.

▼B

►M1 49) ◄ „Monitorowanie danych lotu (Flight Data Monitoring, FDM)” oznacza czynne i nieprzewidujące sankcji wykorzystywanie cyfrowych danych z codziennych operacji lotniczych w celu poprawy bezpieczeństwa lotów.

▼M15

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

▼M16

49b) „Rejestrator parametrów lotu (FDR)” oznacza rejestrator lotu zabezpieczony przed całkowitym uszkodzeniem, który wykorzystuje różne źródła danych do gromadzenia i rejestrowania parametrów odzwierciedlających stan i osiągi statku powietrznego.

49c) „Rejestrator lotu” oznacza każdy typ rejestratora zainstalowany w statku powietrznym w celu ułatwienia badania wypadków lub incydentów lotniczych.

▼M20

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.

▼B

►M1 50) ◄ „Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (Flight Simulation Training Device, FSTD)” oznacza urządzenie szkoleniowe, które:

a) w przypadku samolotów jest pełnym symulatorem lotu (Full Flight Simulator, FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (Flight Training Device, FTD), urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) lub urządzeniem do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (Basic Instrument Training Device, BITD);

b) w przypadku śmigłowców jest pełnym symulatorem lotu (FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (FTD) lub urządzeniem do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT).

▼M20

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 odchyleń, zmian kierunku lub opóźnień.

_____

▼B

►M1 52) ◄ „System lądowania GBAS (GBAS landing system, GLS)” oznacza system podejścia i lądowania wykorzystujący dane z globalnego systemu nawigacji satelitarnej GNSS wspartego przez system naziemnych stacji różnicowych GBAS zapewniający prowadzenie statku powietrznego w oparciu o jego pozycję w płaszczyźnie poziomej i pionowej wyznaczoną przez system GNSS. Na potrzeby ścieżki podejścia końcowego system wykorzystuje geometryczną wysokość odniesienia.

▼M21

52a) „Odejście na drugi krąg” oznacza przejście z operacji podejścia do lądowania do ustabilizowanego wznoszenia. Obejmuje to manewry wykonywane na wysokości lub powyżej MDA/H lub DA/H, lub poniżej DA/H (przerwane lądowania).

▼B

►M1 53) ◄ „Personel naziemnej służby ratunkowej” oznacza każdą osobę uczestniczącą w akcji ratunkowej na ziemi (jak np. policjant, strażak itp.) współdziałającą ze śmigłowcową służbą ratownictwa medycznego (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS), której zadania są w jakimkolwiek stopniu związane z operacjami śmigłowca.

►M1 54) ◄ „Zatrzymanie” oznacza formalny zakaz startu nałożony na statek powietrzny oraz podjęcie działań koniecznych do zatrzymania tego statku powietrznego.

▼M21

55) „System lądowania ze wskaźnikiem przeziernym (HUDLS)” oznacza całość systemu pokładowego, który dostarcza pilotowi wskaźników przeziernych, aby umożliwić mu sterowanie statkiem powietrznym albo monitorowanie autopilota podczas startu (jeśli ma zastosowanie), podejścia i lądowania (oraz dobiegu, jeśli ma zastosowanie) lub odejścia na drugi krąg. Obejmuje wszystkie czujniki, komputery, źródła zasilania, wskaźniki i elementy sterujące.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58) ◄ „Członek załogi śmigłowca w operacjach śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (Helicopter Hoist Operation, HHO)” oznacza członka personelu specjalistycznego wykonującego powierzone mu czynności związane z obsługą urządzeń dźwigowych śmigłowca.

►M1 59) ◄ „Lądowisko śmigłowcowe (Helideck)” oznacza strefę FATO przeznaczoną do lądowania i startu śmigłowców, położoną na konstrukcji pływającej lub stałej na morzu.

►M1 60) ◄ „Członek załogi HEMS” oznacza członka personelu specjalistycznego, którego wyznaczono do wykonywania czynności podczas lotu HEMS polegających na zajmowaniu się wszelkimi osobami przewożonymi na pokładzie śmigłowca, które potrzebują pomocy medycznej, oraz na pomaganiu pilotowi podczas wykonywania zadania.

►M1 61) ◄ „Lot HEMS” oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HEMS, w celu udzielenia pomocy medycznej w nagłej potrzebie, kiedy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport:

a) personelu medycznego;

b) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów, leków); lub

c) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy.

►M1 62) ◄ „Baza operacyjna HEMS” oznacza lotnisko, na którym członkowie załogi HEMS oraz śmigłowiec HEMS mogą dyżurować w oczekiwaniu na lot HEMS.

▼B

►M1 63) ◄ „Miejsce operacji śmigłowca HEMS” oznacza miejsce wybrane przez dowódcę śmigłowca podczas lotu HEMS do wykonania operacji z wykorzystaniem urządzeń dźwigowych oraz do lądowania i startu śmigłowca.

►M1 64) ◄ „Lot HHO” oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HHO, w celu ułatwienia transportu osób i/lub ładunku przy użyciu urządzeń dźwigowych śmigłowca.

►M1 65) ◄ „Operacja HHO nad obszarami wodnymi” oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HHO, w celu ułatwienia transportu osób i/lub ładunku przy użyciu urządzeń dźwigowych śmigłowca ze statku lub na statek albo konstrukcję na morzu lub na samo morze.

►M1 66) ◄ „Pasażer HHO” oznacza osobę, która ma być transportowana przy pomocy pokładowych urządzeń dźwigowych śmigłowca.

►M1 67) ◄ „Miejsce wykonywania operacji HHO” oznacza określone miejsce, w którym śmigłowiec pobiera lub składa ładunek przenoszony na jego urządzeniu dźwigowym.

►M1 68) ◄ „Czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu (Hold-Over Time, HOT)” oznacza szacunkowy czas, w którym płyn zabezpieczający przed oblodzeniem będzie zapobiegał tworzeniu się lodu i szronu oraz gromadzeniu się śniegu na zabezpieczonych tym płynem powierzchniach samolotu.

▼M9

69) „Nieprzyjazne środowisko” oznacza:

a) obszar, w którym:

(i) wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego nie jest możliwe z powodu braku odpowiedniej nawierzchni; lub

(ii) osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca nie mogą być właściwie zabezpieczone przed wpływem żywiołów; lub

(iii) służby poszukiwawczo-ratownicze nie są w stanie zapewnić lub nie mogą podjąć działania w czasie odpowiednim do spodziewanego okresu pozostawania rozbitków na łasce żywiołu; lub

(iv) zagrożenie osób lub mienia na ziemi jest niemożliwe do przyjęcia;

b) w każdym przypadku następujące obszary:

(i) dla operacji prowadzonych nad obszarami wodnymi – otwarte obszary morskie na północ od równoleżnika 45N i na południe od równoleżnika 45S, chyba że jakakolwiek część tych obszarów została uznana za środowisko przyjazne przez właściwy organ państwa, w którym wykonywane są operacje; oraz

(ii) tereny na obszarach gęsto zaludnionych bez odpowiedniego miejsca umożliwiającego bezpieczne wykonanie lądowania przymusowego.

▼M14

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

▼M18

69b) „Instruktaż z fotela pilota” oznacza technikę stosowaną na etapie szkolenia z manewrów lub na etapie szkolenia opartym na scenariuszach, w ramach której instruktorzy mogą:

a) udzielać prostych instrukcji jednemu pilotowi; lub

▼M18

b) wykonywać z góry określone ćwiczenia, z fotela pilota albo w charakterze pilota prowadzącego statek powietrzny albo pilota monitorującego, na potrzeby:

1) zademonstrowania technik; lub

2) sprowokowania drugiego pilota do interwencji lub interakcji.

69c) „Zgodność podejścia instruktorów” oznacza spójność lub stabilność punktacji przyznawanej przez różnych instruktorów EBT i polega na przypisaniu wyniku lub wyników pokazujących stopień jednorodności lub zbieżności ocen wystawionych przez instruktorów (oceniających).

▼M21

69d) „Operacja podejścia według wskazań przyrządów” oznacza podejście i lądowanie przy użyciu przyrządów do prowadzenia nawigacyjnego w oparciu o procedurę podejścia według wskazań przyrządów (IAP). Istnieją dwie metody wykonywania operacji podejścia według wskazań przyrządów:

a) dwuwymiarowa (2D) operacja podejścia do lądowania według wskazań przyrządów z wykorzystaniem jedynie poziomego prowadzenia nawigacyjnego oraz

b) trójwymiarowa (3D) operacja podejścia do lądowania według wskazań przyrządów z wykorzystaniem zarówno poziomego, jak i pionowego prowadzenia nawigacyjnego.

69e) „Procedura podejścia wg wskazań przyrządów (IAP)” oznacza szereg uprzednio ustalonych manewrów wykonywanych według wskazań przyrządów pokładowych z określonym zabezpieczeniem przed zderzeniem z przeszkodami, od pozycji rozpoczęcia podejścia początkowego lub – w stosownych przypadkach – od początku określonej trasy dolotu do punktu, od którego może być wykonane lądowanie, a jeśli lądowanie nie zostało wykonane – do pozycji, w której obowiązują odpowiednie kryteria przewyższenia nad przeszkodami dla lotu w oczekiwaniu lub po trasie. Procedurę podejścia wg wskazań przyrządów klasyfikuje się w następujący sposób:

a) procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA), która oznacza procedurę podejścia wg wskazań przyrządów zaprojektowaną dla dwuwymiarowych (2D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów typu A;

b) procedura podejścia z prowadzeniem pionowym (APV), która oznacza procedurę podejścia wg wskazań przyrządów z wykorzystaniem nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, zaprojektowaną dla trójwymiarowych (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów typu A;

c) procedura podejścia precyzyjnego (PA), która oznacza procedurę podejścia wg wskazań przyrządów opartą na systemach nawigacji, zaprojektowaną dla trójwymiarowych (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów typu A lub B.

▼B

►M1 70) ◄ „Punkt decyzji podczas lądowania (Landing Decision Point, LDP)” oznacza punkt używany do określenia osiągów podczas lądowania, od którego, po stwierdzeniu w tym punkcie niesprawności silnika, można bezpiecznie kontynuować lądowanie bądź zainicjować jego przerwanie.

▼M16

70a) „Długość lądowania w momencie przylotu (LDTA)” oznacza długość lądowania, którą można osiągnąć w normalnych operacjach na podstawie danych osiągowych do lądowania i przy stosowaniu odpowiednich procedur ustalonych dla warunków panujących w czasie lądowania.

▼B

►M1 71) ◄ „Rozporządzalna długość lądowania (Landing Distance Available, LDA)” oznacza długość drogi startowej deklarowanej przez właściwe państwo jako dostępna oraz odpowiednia dla dobiegu lądującego samolotu.

►M1 72) ◄ „Samolot lądowy” oznacza stałopłat, który został zaprojektowany do startów i lądowań na lądzie, w tym amfibie użytkowane jako samoloty lądowe.

▼M18

72a) „Scenariusz lotu przygotowujący do lotów liniowych” oznacza ocenę i szkolenie obejmujące realistyczną, pełną symulację lotów w czasie rzeczywistym na scenariuszach reprezentatywnych dla operacji liniowych.

▼M21

72b) „Sprawdzian w lotach liniowych” oznacza sprawdzian przeprowadzony przez operatora i zdany przez pilota lub członka personelu specjalistycznego w celu wykazania kompetencji w zakresie wykonywania normalnych operacji liniowych opisanych w instrukcji operacyjnej.

▼M20

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.

▼M21

74) „Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)” oznaczają operacje podejścia lub startu na drodze startowej o zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszym niż 550 m lub o wysokości względnej decyzji mniejszej niż 200 stóp.

75) „Start przy ograniczonej widzialności (LVTO)” oznacza start przy widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszej niż 550 m.

———————

▼M15

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

a) zgodnie z wymogami określonymi w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego („AMM”) lub w jakichkolwiek innych danych dotyczących obsługi technicznej wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu odpowiedzialnego za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego;

b) po obsłudze technicznej, na wniosek operatora lub zgodnie z propozycją organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego;

c) na żądanie organizacji obsługowej, w celu weryfikacji skutecznego usunięcia usterki;

▼M15

d) w celu pomocy w wyodrębnieniu awarii lub usunięciu usterek.

▼M18

76b) „Etap szkolenia z manewrów” oznacza etap modułu EBT, podczas którego, odpowiednio do generacji statku powietrznego, załoga ma czas na wykonywanie ćwiczeń opartych głównie na umiejętnościach psychomotorycznych i poprawę wyników dzięki realizacji określonego toru lotu lub wykonanie scenariusza określonego zdarzenia z określonym wynikiem.

76c) „Mieszany program EBT” oznacza program szkoleń i sprawdzianów okresowych operatora zgodny z ORO.FC.230, którego część polega na szkoleniu opartym na dowodach, ale który nie zastępuje sprawdzianów umiejętności przewidzianych w dodatku 9 do załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

▼B

►M1 77) ◄ „Maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich (Maximum Operational Passenger Seating Configuration, MOPSC)” oznacza maksymalną liczbę miejsc pasażerskich zainstalowanych w danym statku powietrznym, z wyłączeniem miejsc załogi, ustaloną do celów operacyjnych i określoną w instrukcji operacyjnej. Przyjmując za podstawę maksymalną konfigurację miejsc pasażerskich ustaloną podczas procesu certyfikacyjnego dla wydania certyfikatu typu (Type Certificate, TC), uzupełniającego certyfikatu typu (Supplemental Type Certificate, STC) lub zmianę TC lub STC odpowiednio dla danego statku powietrznego, MOPSC może ustalać równą lub mniejszą liczbę miejsc, zależnie od ograniczeń operacyjnych.

►M1 78) ◄ „Opiekun medyczny” oznacza osobę wykwalifikowaną w fachu medycznym, przewożoną śmigłowcem w locie HEMS, a w szczególności, ale nie wyłącznie, lekarza, pielęgniarkę lub ratownika medycznego.

▼M14

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

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

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

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

▼M21

78c) „Minimalna bezwzględna wysokość schodzenia (MDA) lub minimalna względna wysokość schodzenia (MDH)” oznacza określoną wysokość bezwzględną lub względną w dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów lub operacji podejścia z okrążenia, poniżej której nie wolno schodzić bez wymaganego odniesienia wzrokowego.

▼B

►M1 79) ◄ „Noc” oznacza okres przypadający na godziny pomiędzy końcem zmroku wieczornego oraz początkiem świtu porannego albo taki okres pomiędzy zachodem i wschodem słońca, jaki właściwy organ określi w przepisach państwa członkowskiego.

▼B

►M1 80) ◄ „Gogle noktowizyjne (Night Vision Goggles, NVG)” oznaczają dwuokularowe urządzenie zakładane na głowę, wzmacniające światło i poprawiające zdolność widzenia terenowych punktów odniesienia nocą.

►M1 81) ◄ „System noktowizyjny (Night Vision Imaging System, NVIS)” oznacza integrację wszystkich elementów wymaganych dla skutecznego i bezpiecznego korzystania z gogli noktowizyjnych (NVG) podczas użytkowania śmigłowca. System obejmuje co najmniej: gogle noktowizyjne (NVG), oświetlenie systemu noktowizyjnego (NVIS), podzespoły śmigłowca, szkolenie i zapewnienie ciągłej zdatności do lotu.

►M1 82) ◄ „Przyjazne środowisko” oznacza środowisko, w którym:

a) możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego;

b) osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca są właściwie zabezpieczone przed wpływem żywiołów; oraz

c) służby poszukiwawczo-ratownicze są w stanie zapewnić i mogą podjąć działania w czasie odpowiednim do spodziewanego okresu pozostawania rozbitków na łasce żywiołu.

Za środowisko przyjazne uznaje się w każdym razie tereny na obszarach gęsto zaludnionych z odpowiednim miejscem umożliwiającym bezpieczne wykonanie lądowania przymusowego.

▼M21

_____

▼B

►M1 84) ◄ „Członek załogi NVIS” oznacza członka personelu specjalistycznego wyznaczonego do wykonywania czynności podczas lotu NVIS.

►M1 85) ◄ „Lot NVIS” oznacza lot wykonywany nocą, w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (Visual Meteorological Conditions, VMC), na śmigłowcu użytkowanym zgodnie z zatwierdzeniem NVIS, w którym załoga używa gogli noktowizyjnych (NVG).

▼M21

85a) „Wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA) lub wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH)” oznacza najniższą wysokość bezwzględną lub względną nad wzniesieniem odpowiedniego progu drogi startowej lub wzniesieniem lotniska, stosownie do sytuacji, wykorzystywaną do stwierdzenia zgodności z odpowiednimi kryteriami przewyższenia nad przeszkodami.

▼M9

86) „Operacja morska” oznacza operację śmigłowcową, w której istotna część lotu wykonywana jest nad otwartymi obszarami morskimi do lub z lokalizacji morskiej.

86a) „Lokalizacja morska” oznacza obiekt przeznaczony dla operacji śmigłowcowych na stałej lub pływającej konstrukcji na morzu albo jednostkę pływającą.

86b) „Otwarty obszar morski” oznacza obszar wodny rozciągający się od brzegu w stronę morza.

▼B

►M1 87) ◄ „Miejsce operacji lotniczej” oznacza miejsce niebędące lotniskiem, wybrane przez operatora albo pilota dowódcę bądź dowódcę do wykonania lądowania, startu i/lub operacji z ładunkiem na urządzeniach dźwigowych.

►M1 88) ◄ „Operacja w klasie osiągów 1” oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to śmigłowiec jest zdolny wylądować w obrębie rozporządzalnej długości przerwanego startu (RTODA), albo bezpiecznie kontynuować lot do miejsca odpowiedniego do lądowania, w zależności od tego, kiedy wystąpiła ta niesprawność silnika.

▼B

►M1 89) ◄ „Operacja w klasie osiągów 2” oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to osiągi śmigłowca zapewniają bezpieczne kontynuowanie lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy niesprawność wystąpi we wczesnej fazie manewru startu lub w końcowej fazie manewru lądowania, kiedy to wymagane może być przymusowe lądowanie.

►M1 90) ◄ „Operacja w klasie osiągów 3” oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli niesprawność krytycznego silnika wystąpi w dowolnej fazie lotu, to w przypadku śmigłowca wielosilnikowego jego przymusowe lądowanie może być konieczne, a w przypadku śmigłowca jednosilnikowego lądowanie przymusowe będzie nieuniknione.

►M1 91) ◄ „Nadzór operacyjny” oznacza odpowiedzialność za rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę trasy lotu w interesie zapewnienia bezpieczeństwa tego lotu.

▼M21

91a) „Minima widzialności” oznaczają możliwość wykonywania operacji przy użyciu zaawansowanego statku powietrznego, pozwalającą na uzyskanie niższych minimów operacyjnych lotniska niż te, które zostałyby normalnie ustalone przez operatora dla podstawowego statku powietrznego, w oparciu o działanie zaawansowanych systemów statku powietrznego wykorzystujących dostępną infrastrukturę zewnętrzną. Niższe minima operacyjne mogą obejmować niższą wysokość względną/bezwzględną decyzji lub minimalną względną/bezwzględną wysokość schodzenia, wymogi w zakresie ograniczonej widoczności lub ograniczone możliwości naziemne lub ich połączenie.

92) „Sprawdzian umiejętności u operatora” oznacza sprawdzian przeprowadzony przez operatora i zdany przez pilota lub członka personelu specjalistycznego w celu wykazania kompetencji w zakresie wykonywania procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych.

▼B

►M1 93) ◄ „Samoloty w klasie osiągów A” oznaczają samoloty wielosilnikowe z napędem turbośmigłowym, o MOPSC większej niż dziewięć lub maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg, a także wszystkie wielosilnikowe samoloty z napędem turboodrzutowym.

►M1 94) ◄ „Samoloty w klasie osiągów B” oznaczają samoloty z napędem śmigłowym, o MOPSC nieprzekraczającej dziewięć i maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 5 700 kg.

►M1 95) ◄ „Samoloty w klasie osiągów C” oznaczają samoloty napędzane silnikami tłokowymi o MOPSC większej niż dziewięć lub maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg.

▼M15

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

▼M15

95b) „Zwykły układ urządzenia do przewozu osób (zwykły PCDS)” oznacza PCDS, który spełnia następujące warunki:

a) spełnia wymogi normy zharmonizowanej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/425 ([1]) lub dyrektywą 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]);

b) jest zaprojektowany do przytrzymywania nie więcej niż jednej osoby (na przykład operatora wyciągarki lub haka ładunkowego, specjalisty zadaniowego lub fotografa) wewnątrz kabiny, lub do przytrzymywania nie więcej niż dwóch osób na zewnątrz kabiny;

c) nie jest sztywną konstrukcją, taką jak klatka, platforma lub kosz.

▼B

►M1 96) ◄ „Pilot dowódca (Pilot-in-Command, PIC)” oznacza pilota wyznaczonego na dowodzącego lotem i odpowiedzialnego za bezpieczne wykonanie lotu. W operacjach zarobkowego przewozu lotniczego „pilot dowódca” (PIC) jest określany terminem „dowódca” (commander).

▼M14

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

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

▼B

►M1 97) ◄ „Główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza główną siedzibę lub zarejestrowane biuro organizacji, w którym wykonywane są główne czynności finansowe i nadzór operacyjny nad działalnością, o której mowa w tym rozporządzeniu.

►M1 98) ◄ „Ustalanie priorytetów dla inspekcji na płycie” oznacza wydzielenie odpowiedniej liczby inspekcji na płycie z ogółu inspekcji na płycie przeprowadzanych corocznie przez właściwy organ lub w jego imieniu zgodnie z częścią ARO.

▼M18

98a) „Biegły” oznacza kogoś, kto wykazał umiejętności, wiedzę i postawy niezbędne do wykonywania wszelkich wyznaczonych zadań zgodnie z wymaganym standardem.

▼M20

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.

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

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

▼B

►M1 99) ◄ „Miejsce operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (Public Interest Site, PIS)" oznacza miejsce wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia operacji w imię interesu publicznego.

►M1 100) ◄ „Inspekcja na płycie" oznacza inspekcję statku powietrznego, kwalifikacji załogi lotniczej i personelu pokładowego oraz dokumentacji lotu przeprowadzaną w celu sprawdzenia zgodności z właściwymi wymaganiami.

►M1 101) ◄ „Czas na usunięcie usterki" oznacza ograniczenie czasu trwania operacji z niedziałającym wyposażeniem.

►M1 102) ◄ „Rozporządzalna długość przerwanego startu (Rejected Take-Off Distance Available, RTODAH)" oznacza długość obszaru końcowego podejścia i startu deklarowana jako dostępna i odpowiednia do wykonania przerwanego startu przez śmigłowiec w klasie osiągów 1.

►M1 103) ◄ Wymagana długość przerwanego startu (Rejected Take-Off Distance Required, RTODRH) oznacza odległość poziomą, liczoną od początku startu, jaka jest wymagana do pełnego zatrzymania śmigłowca po wystąpieniu niesprawności silnika i przerwaniu startu w punkcie decyzji przy starcie.

▼M9

103a) „Specyfikacja wymaganych osiągów nawigacyjnych (RNP)" oznacza specyfikację nawigacyjną dla operacji PBN, która zawiera wymóg pokładowego monitorowania dokładności nawigacji i ostrzegania.

▼M15

103b) „Przepisy ruchu lotniczego" oznaczają przepisy ustanowione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 ([1]).

▼M16

103c) „Raport o stanie nawierzchni drogi startowej (RCR)" oznacza wyczerpujący znormalizowany raport dotyczący warunków na powierzchni drogi startowej i ich wpływu na osiągi podczas startu i lądowania, sporządzony przy użyciu kodów stanu nawierzchni drogi startowej.

▼B

►M1 104) ◄ „Widzialność wzdłuż drogi startowej (Runway Visual Range, RVR)" oznacza odległość, do której pilot statku powietrznego, znajdującego się na podłużnej osi drogi startowej, może dostrzec oznaczenia na powierzchni drogi startowej lub światła wytyczające tę drogę albo wskazujące jej linię centralną.

▼M20

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.

▼B

►M1 105) ◄ „Bezpieczne lądowanie przymusowe" oznacza nieuniknione lądowanie lub wodowanie przy uzasadnionym oczekiwaniu braku obrażeń wśród osób na pokładzie statku powietrznego lub na powierzchni.

▼M12

105a) „Personel, od którego zależy bezpieczeństwo" oznacza osoby mogące zagrozić bezpieczeństwu lotniczemu, jeżeli niewłaściwie wykonują swoje obowiązki i funkcje, w tym członków załogi lotniczej i personelu pokładowego, personelu obsługi statków powietrznych i kontrolerów ruchu lotniczego.

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

▼M18

105b) „Etap szkolenia w oparciu o scenariusz” oznacza etap modułu EBT poświęcony rozwijaniu kompetencji, podczas którego pilot szkolony jest z ograniczenia najbardziej krytycznych zagrożeń zidentyfikowanych w odniesieniu do danej generacji statków powietrznych. Powinien on obejmować zarządzanie w czasie rzeczywistym zagrożeniami i błędami specyficznymi dla danego operatora w środowisku przygotowującym do lotów liniowych.

▼B

►M1 106) ◄ „Wodnosamolot” oznacza stałopłat, który został zaprojektowany do startów i lądowań na wodzie, w tym amfibie użytkowane jako wodnosamoloty.

►M1 107) ◄ „Oddzielne drogi startowe” oznaczają drogi startowe tego samego lotniska, które tworzą oddzielne powierzchnie lądowania. Takie drogi startowe mogą nakładać się na siebie lub krzyżować ze sobą w taki sposób, że w przypadku zablokowania jednej z dróg, nie uniemożliwi to operacji planowanych na innej drodze startowej. Każda z dróg startowych posiada odrębną procedurę podejścia opartą na oddzielnej pomocy nawigacyjnej.

▼M16

107a) „Droga startowa specjalnie przygotowana do warunków zimowych” oznacza drogę startową, charakteryzującą się suchą zmrożoną warstwą ubitego śniegu lub lodu, której nawierzchnię poddano działaniu piasku lub żwiru lub nawierzchniowej obróbce mechanicznej w celu poprawy charakterystyk tarcia.

▼B

►M1 108) ◄ „Lot specjalny VFR” oznacza lot wykonywany według przepisów dla lotów z widocznością (Visual Flight Rules, VFR) na podstawie zezwolenia służb kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska, w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC.

►M1 109) ◄ „Podejście ustabilizowane (Stabilised Approach, SAp)” oznacza podejście, które wykonuje się w sposób kontrolowany i właściwy w rozumieniu konfiguracji i energii statku oraz utrzymania toru lotu od wcześniej wyznaczonego punktu lub wysokości względnej/bezwzględnej do punktu na wysokości 50 stóp nad progiem drogi startowej lub do punktu, w którym rozpoczyna się wyrównanie, jeśli wysokość tego ostatniego punktu jest wyższa.

▼M5

109a) „Sterylna kabina załogi lotniczej” oznacza każdy przedział czasu, w którym działania członków załogi lotniczej nie są zakłócane ani ich uwaga nie jest rozpraszana, z wyjątkiem sytuacji krytycznych dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego lub dla bezpieczeństwa osób przebywających na jego pokładzie.

▼B

►M1 110) ◄ „Lotnisko zapasowe dla lotniska startu” oznacza lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może wylądować, gdyby okazało się to konieczne zaraz po starcie, a lądowanie na lotnisku startu było niemożliwe.

►M1 111) ◄ „Punkt decyzji podczas startu (Take-Off Decision Point, TDP)” oznacza punkt używany do określania osiągów startowych, od którego, po stwierdzeniu w tym punkcie niesprawności silnika, start może być przerwany albo bezpiecznie kontynuowany.

▼B

►M1 112) ◄ „Rozporządzalna długość startu (Take-Off Distance Available, TODA)" – w odniesieniu do samolotów – oznacza rozporządzalną długość rozbiegu przy starcie powiększoną o dostępną długość zabezpieczenia kontynuowanego startu.

►M1 113) ◄ „Rozporządzalna długość startu (Take-Off Distance Available, TODAH)" – w odniesieniu do śmigłowców – oznacza długość strefy końcowego podejścia i startu powiększoną o długość zabezpieczenia kontynuowanego startu śmigłowca (jeśli jest przewidziana), deklarowaną jako rozporządzalna i odpowiednia do zakończenia startu śmigłowca.

►M1 114) ◄ „Wymagana długość do startu (Take-Off Distance Required, TODRH)" – w odniesieniu do śmigłowców – oznacza odległość poziomą, jakiej śmigłowiec potrzebuje od punktu rozpoczęcia startu do punktu, w którym osiąga on bezpieczną prędkość lotu po starcie (Take-Off Safety Speed, V_{TOSS}) oraz dodatni gradient wznoszenia na wybranej wysokości lotu, w razie niesprawności krytycznego silnika rozpoznanej w punkcie TDP, przy pozostałych silnikach pracujących na dozwolonych zakresach ich użytkowania.

►M1 115) ◄ „Tor wznoszenia po starcie" oznacza tor lotu w pionie i poziomie, z niepracującym silnikiem krytycznym, od określonego punktu podczas startu do wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu dla samolotów i 1 000 stóp nad powierzchnią terenu dla śmigłowców.

►M1 116) ◄ „Masa startowa" oznacza masę własną, łącznie ze wszystkimi przedmiotami i osobami znajdującymi się na pokładzie w chwili rozpoczęcia startu w przypadku śmigłowców lub rozbiegu w przypadku samolotów.

►M1 117) ◄ „Rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie (Take-Off Run Available, TORA)" oznacza długość drogi startowej deklarowaną przez państwo lotniska jako dostępną oraz odpowiednią dla rozbiegu startującego samolotu.

▼M4

117a) „Specjalista zadaniowy" oznacza osobę wyznaczoną przez operatora lub osobę trzecią albo działającą jako przedsiębiorstwo, która wykonuje na ziemi zadania bezpośrednio związane z zadaniem specjalistycznym lub wykonuje zadania specjalistyczne na pokładzie statku powietrznego lub ze statku powietrznego.

▼B

►M1 118) ◄ „Członek personelu specjalistycznego" oznacza członka załogi uczestniczącego w operacjach HEMS, 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, HHO lub NVIS, które to czynności mogą obejmować obsługę specjalistycznego sprzętu pokładowego.

►M1 119) ◄ „Instrukcje Techniczne (Technical Instructions, TI)" oznaczają ostatnie aktualne wydanie „Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną", łącznie z suplementem oraz dodatkami, zatwierdzone i opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

▼M11

120) „Ładunek handlowy" oznacza całkowitą masę pasażerów, bagażu, ładunku i przenośnego sprzętu specjalistycznego oraz ewentualnego balastu.

▼M14

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

▼M14

120b) „Aplikacja EFB typu B” oznacza aplikację EFB:

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

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

▼M21

120c) „Szkolenie aż do uzyskania biegłości” oznacza szkolenie zaprojektowane w taki sposób, aby osiągnąć cele końcowe w zakresie skuteczności działania, dające wystarczającą pewność, że osoba szkolona jest w stanie systematycznie, bezpiecznie i skutecznie wykonywać określone zadania.

120d) „Operacja podejścia według wskazań przyrządów typu A” oznacza operację podejścia według wskazań przyrządów z minimalną względną wysokością schodzenia lub wysokością względną decyzji na wysokości lub powyżej 250 stóp.

120e) „Operacja podejścia według wskazań przyrządów typu B” oznacza operację z wysokością względną decyzji poniżej 250 stóp. Operacje podejścia według wskazań przyrządów typu B dzieli się na następujące kategorie:

a) kategoria I (CAT I): wysokość względna decyzji nie niższa niż 200 stóp i widzialność nie mniejsza niż 800 m albo widzialność wzdłuż drogi startowej nie mniejsza niż 550 m;

b) kategoria II (CAT II): wysokość względna decyzji niższa niż 200 stóp, ale nie niższa niż 100 stóp oraz widzialność wzdłuż drogi startowej nie mniejsza niż 300 m;

c) kategoria III (CAT III): wysokość względna decyzji niższa niż 100 stóp lub brak wysokości względnej decyzji oraz widzialność wzdłuż drogi startowej mniejsza niż 300 m lub brak widzialności wzdłuż drogi startowej.

▼B

►M1 121) ◄ „Lot NVIS bez wspomagania” oznacza – w przypadku operacji NVIS – tę część lotu VFR wykonywaną nocą, podczas której członek załogi nie korzysta z NVG.

►M1 122) ◄ „Przedsiębiorstwo” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną, bez względu na to czy wytwarza zysk, czy też nie, oraz każdy organ rządowy, bez względu na to, czy posiada własną osobowość prawną, czy też nie.

►M1 123) ◄ „V_1” oznacza maksymalną prędkość podczas startu, przy której pilot musi podjąć pierwsze działanie zmierzające do zatrzymania samolotu w granicach długości przerwanego startu. V_1 oznacza również minimalną prędkość podczas startu, po wystąpieniu niesprawności krytycznego silnika przy prędkości V_{EF}, przy której pilot może kontynuować start i osiągnąć wymaganą wysokość względną nad powierzchnią startu w granicach długości startu.

►M1 124) ◄ „V_{EF}” oznacza prędkość, przy której zakłada się wystąpienie niesprawności krytycznego silnika podczas startu.

▼M21

124a) „Widzialność (VIS)” oznacza widzialność do celów lotniczych, będącą większą z następujących wartości:

a) największa odległość, z jakiej można dostrzec i rozpoznać czarny obiekt odpowiednich rozmiarów, umieszczony przy powierzchni ziemi i obserwowany na jasnym tle oraz

▼**M21**

b) największa odległość, z jakiej można dostrzec i rozpoznać światła o wartości światłości wynoszącej około 1 000 kandeli, na nieoświetlonym tle.

125) „Operacja podejścia z widocznością” oznacza operację podejścia wykonywaną przez lot IFR, gdy część albo wszystkie części procedury podejścia wg wskazań przyrządów nie są wykonane, a operacja podejścia jest wykonywana z odniesieniem wzrokowym do terenu.

126) „Lotnisko dopuszczalne pod względem warunków pogodowych” oznacza odpowiednie lotnisko, dla którego – w przewidywanym czasie użycia – komunikaty lub prognozy meteorologiczne, bądź dowolne ich połączenie, wskazują, że warunki meteorologiczne będą spełniać lub przewyższać wymagane minima operacyjne lotniska, a raporty o stanie nawierzchni drogi startowej potwierdzają, że możliwe jest bezpieczne lądowanie.

▼**M4**

127) „Umowa leasingu z załogą” oznacza porozumienie:

— w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego – między przewoźnikami lotniczymi, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingodawcy, lub

— w przypadku operacji zarobkowych innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego – między operatorami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany na odpowiedzialność leasingodawcy.

▼**M16**

128) „Mokra droga startowa” oznacza drogę startową, której nawierzchnia jest w jakimkolwiek widocznym miejscu wilgotna lub pokryta do maksymalnie 3 mm wody w obrębie powierzchni przeznaczonej do użytku.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

WYMAGANIA URZĘDOWE DOTYCZĄCE OPERACJI LOTNICZYCH

[CZĘŚĆ ARO]

ARO.GEN.005 Zakres

Niniejszy załącznik ustanawia wymagania dotyczące systemu administrowania i zarządzania, jakie mają być spełnione przez Agencję i państwa członkowskie na potrzeby wdrożenia i egzekwowania przestrzegania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz jego przepisów wykonawczych w zakresie operacji lotniczych w lotnictwie cywilnym.

PODCZĘŚĆ GEN

WYMAGANIA OGÓLNE

SEKCJA I

Zasady ogólne

ARO.GEN.115 Dokumentacja nadzoru

Właściwy organ zapewnia odpowiedniemu personelowi wszelkie akty ustawodawcze, standardy, przepisy, publikacje techniczne i związane z nimi dokumenty umożliwiające temu personelowi wykonywanie zadań i wypełnianie obowiązków.

ARO.GEN.120 Sposoby spełnienia wymagań

▼M15

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

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

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

▼M14

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

1) pkt ORO.GEN.120 lit. b) (część ORO) załącznika III do niniejszego rozporządzenia;

2) w przypadku balonów – z pkt BOP.ADD.010 (część BOP) załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 ([1]).

▼M15

_____

▼M14

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

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

▼M14

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

1) powiadamia wnioskodawcę o możliwości wdrożenia proponowanych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań oraz, w stosownych przypadkach, dokonuje odpowiednich zmian w zatwierdzeniu, zezwoleniu na operacje specjalistyczne lub certyfikacie wnioskodawcy; oraz

2) powiadamia agencję o ich treści, przekazując również kopie wszystkich istotnych dokumentów;

3) informuje pozostałe państwa członkowskie o zatwierdzonych alternatywnych sposobach spełnienia wymagań.

▼B

e) W przypadku gdy właściwy organ sam wykorzystuje alternatywne sposoby spełnienia wymagań do osiągnięcia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi, organ ten:

1) udostępnia je wszystkim organizacjom i osobom znajdującym się pod jego nadzorem; oraz

2) bez zbędnej zwłoki zawiadamia o nich Agencję.

Właściwy organ dostarcza Agencji pełny opis alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, w tym wszelkich istotnych zmian w procedurach, wraz z oceną wykazującą zgodność z przepisami wykonawczymi.

ARO.GEN.125 Informacje przekazywane Agencji

a) W przypadku wystąpienia istotnych problemów z wdrażaniem rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych właściwy organ bez zbędnej zwłoki zawiadamia o tym Agencję.

b) Właściwy organ informuje Agencję o wszelkich mających znaczenie dla bezpieczeństwa kwestiach, które wynikają z otrzymanych przez niego zgłoszeń o zdarzeniach.

ARO.GEN.135 Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa

▼M15

a) Nie naruszając przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ([1]), właściwy organ wdraża system służący odpowiedniemu gromadzeniu, analizowaniu i rozpowszechnianiu informacji dotyczących bezpieczeństwa.

▼B

b) Agencja wdraża system służący odpowiedniemu analizowaniu wszelkich otrzymywanych przez nią stosownych informacji dotyczących bezpieczeństwa i bez zbędnej zwłoki przedstawia państwom członkowskim oraz Komisji wszelkie informacje, w tym zalecenia i działania naprawcze, jakie należy podjąć, niezbędne do zareagowania, w odpowiednim czasie, na problemy w zakresie bezpieczeństwa dotyczące produktów, części, urządzeń, osób lub organizacji podlegających rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisom wykonawczym.

c) Po otrzymaniu informacji, o których mowa w lit. a) i b), właściwy organ podejmuje odpowiednie środki mające na celu rozwiązanie danego problemu w zakresie bezpieczeństwa.

d) O środkach podejmowanych zgodnie z lit. c) niezwłocznie informowane są wszystkie osoby i organizacje, które są zobowiązane do ich przestrzegania na mocy rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych. Właściwy organ informuje również o tych środkach Agencję oraz, w razie konieczności podjęcia wspólnych działań, zainteresowane państwa członkowskie.

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

▼B

SEKCJA II

Zarządzanie

ARO.GEN.200 System zarządzania

a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje system zarządzania obejmujący co najmniej:

1) udokumentowane zasady i procedury opisujące jego strukturę organizacyjną oraz środki i metody spełnienia wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych. Procedury są aktualizowane i służą właściwemu organowi jako podstawowe dokumenty robocze przy podejmowaniu wszelkich odpowiednich działań;

2) personel w liczbie wystarczającej do wykonywania swoich zadań i wywiązywania się ze swoich obowiązków. Personel ten musi mieć kwalifikacje do wykonywania przydzielonych mu zadań oraz posiadać konieczną wiedzę, doświadczenie, a także ukończyć wstępne i okresowe szkolenie zapewniające odpowiedni poziom fachowości. Należy wprowadzić system planowania obciążenia personelu pracą, zapewniający odpowiednie wykonywanie wszystkich zadań;

3) odpowiednie urządzenia oraz przestrzeń biurową do wykonywania powierzonych zadań;

4) funkcję monitorującą zgodność systemu zarządzania z odpowiednimi wymaganiami oraz adekwatność procedur, obejmującą procesy audytu wewnętrznego i zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. W procesie monitorowania zgodności uwzględnia się system przekazywania informacji o ustaleniach audytu do wyższej kadry kierowniczej właściwego organu, co ma zapewnić realizację koniecznych działań naprawczych; oraz

5) osobę lub grupę osób odpowiedzialnych przed kierownictwem wyższego szczebla właściwego organu za działanie funkcji monitorowania zgodności z wymaganiami.

b) Dla każdego obszaru swojej działalności, w tym systemu zarządzania, właściwy organ wyznacza co najmniej jedną osobę w całości odpowiedzialną za zarządzanie realizacją działań w danym obszarze.

c) Właściwy organ ustanawia procedury wzajemnej pomocy oraz uczestnictwa w wymianie wszelkich niezbędnych informacji z pozostałymi zainteresowanymi właściwymi organami, w tym w zakresie wszelkich stwierdzonych nieprawidłowości i działań podjętych w wyniku sprawowania nadzoru nad osobami i organizacjami, które prowadzą działalność na terytorium państwa członkowskiego, ale są certyfikowane ►**M4** lub posiadają zezwolenie udzielone ◄ przez Agencję lub właściwy organ innego państwa członkowskiego ►**M1** albo przekazują im zgłoszenia. ◄

d) Egzemplarz procedur dotyczących systemu zarządzania, wraz z późniejszymi zmianami, udostępnia się Agencji do celów standaryzacji.

ARO.GEN.205 Przydzielanie zadań kwalifikowanym jednostkom

a) Zadania związane z pierwszą certyfikacją ►**M4** , zezwoleniem na operacje specjalistyczne ◄ lub ciągłym nadzorem nad osobami lub organizacjami podlegającymi rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisom wykonawczym są przydzielane przez państwa członkowskie wyłącznie kwalifikowanym jednostkom. Przydzielając zadania, właściwy organ upewnia się, że:

1) wprowadził system wstępnej i dalszej oceny spełniania przez kwalifikowaną jednostkę wymagań załącznika V do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

System ten oraz wyniki oceny są dokumentowane;

▼B

2) zawarł z tą kwalifikowaną jednostką udokumentowane porozumienie, zatwierdzone przez obydwie strony na odpowiednim szczeblu zarządzania, które to porozumienie wyraźnie określa:

(i) zadania do wykonania;

(ii) zgłoszenia, sprawozdania i zapisy, które należy przedstawić;

(iii) warunki techniczne, które należy spełnić podczas realizacji tych zadań;

(iv) stosowne ubezpieczenie od odpowiedzialności; oraz

(v) sposób ochrony informacji uzyskiwanych w ramach realizacji tych zadań.

b) Właściwy organ dopilnowuje, aby proces audytu wewnętrznego i zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, którego wprowadzenie jest wymagane przepisem ARO.GEN.200 lit. a) pkt 4, obejmował wszystkie wykonywane w jego imieniu zadania z zakresu certyfikacji ►M4 , udzielania zezwoleń ◄ lub ciągłego nadzoru.

ARO.GEN.210 Zmiany w systemie zarządzania

a) Właściwy organ wprowadza system służący identyfikacji zmian mających wpływ na jego zdolność do wykonywania zadań i wywiązywania się z obowiązków określonych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisach wykonawczych. System taki umożliwia temu organowi podejmowanie odpowiednich działań zapewniających adekwatność i skuteczność jego systemu zarządzania.

b) Właściwy organ w odpowiednim czasie aktualizuje swój system zarządzania stosownie do zmian wprowadzanych do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, tak aby zapewnić ich skuteczne wdrożenie.

c) Właściwy organ zawiadamia Agencję o zmianach mających wpływ na jego zdolność wykonywania zadań i obowiązków określonych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisach wykonawczych.

ARO.GEN.220
Prowadzenie dokumentacji

a) Właściwy organ ustanawia system dokumentowania umożliwiający odpowiednie przechowywanie, dostępność i wiarygodną identyfikację danych dotyczących:

1) udokumentowanych zasad i procedur funkcjonowania systemu zarządzania;

2) szkoleń, kwalifikacji i uprawnień swojego personelu;

3) przydzielania zadań, z uwzględnieniem elementów wymaganych przepisami ARO.GEN.205, wraz ze szczegółami przydzielonych zadań;

4) procesów certyfikacji i ciągłego nadzoru nad certyfikowanymi organizacjami;

▼M4

4a) procesu udzielania zezwoleń na prowadzenie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka oraz ciągłego nadzoru nad posiadaczem zezwolenia;

▼M1

5) procesów przekazywania zgłoszeń i stałego nadzoru nad zgłoszonymi organizacjami;

▼B

►M1 6) ◄ szczegółów szkoleń prowadzonych przez certyfikowane organizacje oraz, w stosownych przypadkach, zapisów dotyczących FSTD wykorzystywanych podczas tych szkoleń;

▼M4

7) nadzoru nad osobami i organizacjami prowadzącymi działalność na terytorium państwa członkowskiego, ale nadzorowanymi, certyfikowanymi lub posiadającymi zezwolenie udzielone przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub przez Agencję, zgodnie z ustaleniami między tymi organami;

▼M5

8) nadzoru nad operacjami wykonywanymi statkami powietrznymi innymi niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym przez operatorów wykonujących niezarobkowe operacje lotnicze;

▼B

►M1 9) ◄ oceny i informowania Agencji o alternatywnych sposobach spełnienia wymagań proponowanych przez organizacje podlegające certyfikacji ►M4 wymogowi uzyskania zezwolenia ◄ oraz oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań wykorzystywanych przez sam właściwy organ;

►M1 10) ◄ nieprawidłowości oraz działań naprawczych i dat ich zakończenia;

►M1 11) ◄ podjętych środków egzekwujących;

►M1 12) ◄ informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz działań następczych; oraz

►M1 13) ◄ stosowania przepisów dotyczących zasady elastyczności podejścia zgodnie z art. 14 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M4

b) Właściwy organ prowadzi wykaz wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów i zezwoleń na operacje specjalistyczne dla organizacji oraz otrzymanych przez siebie zgłoszeń.

▼B

c) Wszystkie dane są przechowywane przez minimalny okres podany w niniejszym rozporządzeniu. W przypadku gdy okres taki nie zostanie podany, dane przechowuje się przez co najmniej 5 lat zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi ochrony danych.

SEKCJA 3

Nadzór, certyfikacja i egzekwowanie przestrzegania przepisów

ARO.GEN.300 Nadzór

▼M1

a) Właściwy organ sprawdza:

▼M4

1) spełnienie wymagań mających zastosowanie do organizacji lub rodzajów operacji, przed wydaniem, stosownie do przypadku, certyfikatu, zatwierdzenia lub zezwolenia;

2) ciągłe spełnianie stosownych wymagań przez organizacje, które certyfikował, operacje specjalistyczne, na które udzielił zezwolenia, oraz organizacje, od których otrzymał zgłoszenie;

▼M5

3) czy operatorzy wykonujący niezarobkowe operacje lotnicze przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym niezmiennie spełniają stosowne wymagania; oraz

▼M1

4) wdrożenie odpowiednich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ, określonych w ARO.GEN.135 lit. c) i d).

▼B

b) Sprawdzenie to musi:

1) zostać uzupełnione dokumentami sporządzonymi specjalnie w celu zapewnienia personelowi odpowiedzialnemu za nadzór nad bezpieczeństwem wskazówek w zakresie wykonywania przydzielonych mu funkcji;

2) dostarczać zainteresowanym osobom i organizacjom ustaleń z przeprowadzonych działań nadzorczych w zakresie bezpieczeństwa;

3) opierać się na audytach i inspekcjach, w tym inspekcjach na płycie i inspekcjach niezapowiedzianych; oraz

4) dostarczać właściwemu organowi dowodów potrzebnych w razie konieczności podjęcia dalszych działań, w tym środków przewidzianych w ARO.GEN.350 i ARO.GEN.355.

c) W zakresie nadzoru określonego w lit. a) i b) uwzględnia się również wyniki wcześniejszych działań nadzorczych oraz priorytety bezpieczeństwa.

d) Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich i ich obowiązków określonych w ARO.RAMP, zakres nadzoru nad działaniami wykonywanymi na terytorium państwa członkowskiego przez osoby zamieszkałe lub organizacje mające siedzibę w innym państwie członkowskim ustala się na podstawie priorytetów bezpieczeństwa oraz wcześniejszych działań nadzorczych.

e) W przypadku gdy działalność osoby lub organizacji dotyczy Agencji lub więcej niż jednego państwa członkowskiego, właściwy organ odpowiedzialny za nadzór zgodnie z lit. a) może wyrazić zgodę na wykonanie zadań nadzorczych przez Agencję lub właściwy(-e) organ(-y) państwa (państw) członkowskiego(-ich), na terenie którego(-ych) prowadzona jest ta działalność. O istnieniu i zakresie takiej zgody informowane są wszystkie osoby i organizacje, których ona dotyczy.

f) Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za użyteczne na potrzeby sprawowania nadzoru, w tym przeprowadzania inspekcji na płycie i inspekcji niezapowiedzianych.

ARO.GEN.305 Program nadzoru

a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje program nadzoru obejmujący działania nadzorcze wymagane przepisami ARO.GEN.300 i ARO.RAMP.

b) W odniesieniu do organizacji certyfikowanych przez właściwy organ, program nadzoru opracowuje się z uwzględnieniem specyfiki organizacji, złożoności prowadzonej przez nią działalności, wyników wcześniejszych działań certyfikacyjnych lub nadzorczych wymaganych przepisami ARO.GEN i ARO.RAMP oraz w oparciu o ocenę ryzyka związanego z działalnością danej organizacji. Zakres tego programu obejmuje w ramach każdego cyklu planowania działań nadzorczych:

1) audyty i inspekcje, w tym, stosownie do przypadku, inspekcje na płycie i inspekcje niezapowiedziane; oraz

2) spotkania między kierownikiem odpowiedzialnym i właściwym organem zapewniające wzajemną wymianę aktualnych informacji dotyczących istotnych kwestii.

c) Długość cyklu planowania działań nadzorczych w odniesieniu do organizacji certyfikowanych przez właściwy organ nie przekracza 24 miesięcy.

▼B

Cykl planowania działań nadzorczych można skrócić w przypadku pojawienia się dowodów, że stan bezpieczeństwa organizacji uległ pogorszeniu.

Cykl planowania działań nadzorczych można wydłużyć do maksimum 36 miesięcy w przypadku ustalenia przez właściwy organ, że w ciągu ostatnich 24 miesięcy:

1) organizacja wykazała się skutecznością w identyfikowaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego i zarządzaniu towarzyszącym im ryzykiem;

2) organizacja wykazała, że według ORO.GEN.130 cały czas posiada pełną kontrolę nad wszystkimi zmianami;

3) nie stwierdzono nieprawidłowości poziomu 1; oraz

4) wszystkie działania naprawcze zrealizowano w terminie przyjętym lub wydłużonym przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.350 lit. d) pkt 2.

Cykl planowania działań nadzorczych może zostać dalej wydłużony do maksimum 48 miesięcy, jeżeli, oprócz spełnienia powyższych wymagań, organizacja ustanowiła, a właściwy organ zatwierdził, skuteczny system ciągłego informowania właściwego organu o stanie bezpieczeństwa i zgodności z przepisami w tej organizacji.

▼M4

d) W przypadku organizacji zgłaszających swoją działalność właściwemu organowi program nadzoru uwzględnia specyfikę organizacji, złożoność prowadzonej przez nią działalności i wyniki wcześniejszych działań nadzorczych oraz ocenę ryzyka związanego z rodzajem prowadzonej działalności. Program ten obejmuje audyty i inspekcje, w tym, stosownie do przypadku, inspekcje na płycie i inspekcje niezapowiedziane.

d1) W przypadku organizacji posiadających zezwolenie na operacje specjalistyczne program nadzoru opracowuje się zgodnie z lit. d) oraz uwzględnia się w nim również przebieg wcześniejszego i obecnego postępowania o udzielenie zezwolenia oraz okres ważności zezwolenia.

▼B

►M1 e) ◄ W odniesieniu do osób posiadających licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane przez właściwy organ, zakres programu nadzoru obejmuje inspekcje, w tym, stosownie do przypadku, inspekcje niezapowiedziane.

►M1 f) ◄ W zakres programu nadzoru wchodzi prowadzenie rejestru terminów, w których mają się odbyć audyty, inspekcje i spotkania oraz terminów, w których takie audyty, inspekcje i spotkania się odbyły.

ARO.GEN.310 Procedura pierwszej certyfikacji — organizacje

a) Po otrzymaniu wniosku o pierwsze wydanie certyfikatu dla organizacji, właściwy organ sprawdza, czy organizacja ta spełnia stosowne wymagania. Sprawdzenie to może uwzględniać oświadczenie, o którym mowa w ORO.AOC.100 lit. b).

b) Po ustaleniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ wydaje certyfikat(-y) zgodnie z treścią załączników I–II. Certyfikat(-y) wydaje się na czas nieokreślony. Uprawnienia i zakres działalności przyznane organizacji są szczegółowo określane w warunkach zatwierdzenia dołączonych do certyfikatu(-ów).

▼B

c) Aby umożliwić organizacji wprowadzanie zmian bez konieczności wydawania przez właściwy organ uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z treścią ORO.GEN.130, właściwy organ zatwierdza przedstawioną przez organizację procedurę określającą zakres tych zmian i opisującą sposób, w jaki będą one zarządzane i zgłaszane.

ARO.GEN.330 Zmiany — organizacje

a) Po otrzymaniu wniosku o wprowadzenie zmiany wymagającej uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ sprawdza, przed wydaniem zatwierdzenia, czy organizacja spełnia stosowne wymagania.

Właściwy organ określa warunki, według których organizacja może prowadzić działalność w okresie wprowadzania zmiany, chyba że uzna on, iż posiadany przez nią certyfikat należy zawiesić.

Po stwierdzeniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ zezwala na wprowadzenie zmiany.

b) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekwujących, w przypadku gdy organizacja wprowadzi – bez uzyskania uprzedniego zatwierdzenia od właściwego organu – zmiany, które wymagają takiego zatwierdzenia zgodnie z lit. a), właściwy organ zawiesza, ogranicza lub cofa certyfikat organizacji.

c) W przypadku zmian, które nie wymagają uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ dokonuje oceny informacji przedstawionych w zawiadomieniu nadesłanym przez organizację zgodnie z ORO.GEN.130 w celu sprawdzenia czy spełnione zostały stosowne wymagania. W przypadku niespełnienia wymagań właściwy organ:

1) zawiadamia organizację o tym fakcie i domaga się dalszych zmian;

2) w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości poziomu 1 lub poziomu 2 postępuje zgodnie z ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Zgłoszenie – organizacje

▼M14

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

1) zgodnie z pkt ORO.DEC.100 (część ORO) załącznika III do niniejszego rozporządzenia;

2) w przypadku operatorów balonów zgodnie z pkt BOP.ADD.100 (część BOP) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/395; lub

3) w przypadku operatorów szybowców zgodnie z pkt SAO.DEC.100 (część SAO) załącznika II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976.

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

▼M1

b) Jeżeli dane zgłoszenie nie zawiera wymaganych informacji lub zawiera informacje świadczące o niezgodności ze stosownymi wymaganiami, właściwy organ powiadamia organizację o tej niezgodności i zwraca się do niej o dodatkowe informacje. W razie konieczności właściwy organ przeprowadza inspekcję w danej organizacji. Jeżeli dana niezgodność zostanie potwierdzona, właściwy organ podejmuje działania zgodnie z częścią ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Nieprawidłowości i działania naprawcze — organizacje

a) Właściwy organ odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru zgodnie z ARO.GEN.300 lit. a) posiada system analizy nieprawidłowości pod kątem ich znaczenia dla bezpieczeństwa.

▼M4

b) Właściwy organ stwierdza nieprawidłowości poziomu 1 w przypadku wykrycia znaczących niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, procedurami i instrukcjami organizacji, warunkami zatwierdzenia, certyfikatu lub zezwolenia na operacje specjalistyczne, bądź z treścią zgłoszenia, które obniżają ogólne bezpieczeństwo lub poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.

▼B

Do nieprawidłowości poziomu 1 należą:

▼M11

1) nieudzielenie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji zgodnie z pkt ORO.GEN.140 załącznika III (część ORO) do niniejszego rozporządzenia lub – w przypadku operatorów balonów – zgodnie z pkt BOP.ADD.015 oraz BOP.ADD.035 załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, podczas zwykłych godzin pracy i po dwóch pisemnych żądaniach;

▼B

2) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu organizacji ►M4 lub zezwolenia na operacje specjalistyczne ◄ poprzez fałszowanie przedkładanej dokumentacji;

3) dowody nadużyć lub nieuprawnionego użycia certyfikatu organizacji ►M4 lub zezwolenia na operacje specjalistyczne ◄; oraz

4) brak kierownika odpowiedzialnego.

▼M4
▼C2

c) Właściwy organ stwierdza nieprawidłowości poziomu 2 w przypadku wykrycia jakichkolwiek niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, procedurami i instrukcjami organizacji, warunkami zatwierdzenia, certyfikatu lub zezwolenia na operacje specjalistyczne, bądź z treścią zgłoszenia, które mogą obniżać ogólne bezpieczeństwo lub zagrażać bezpieczeństwu lotu.

▼B

d) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub innych wykryte zostaną nieprawidłowości, właściwy organ, bez uszczerbku dla pozostałych działań wymaganych rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi, informuje organizację o tych nieprawidłowościach na piśmie i żąda podjęcia w stosunku do nich odpowiednich działań naprawczych. W razie potrzeby, właściwy organ informuje państwo, w którym zarejestrowany jest dany statek powietrzny.

1) W przypadku nieprawidłowości poziomu 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje odpowiednie działania zmierzające do zakazania lub ograniczenia działalności albo, stosownie do sytuacji, do cofnięcia bądź ograniczenia lub zawieszenia, w całości lub części, certyfikatu ►M4 , zezwolenia na operacje specjalistyczne ◄ lub szczególnego zatwierdzenia, zależnie od zakresu stwierdzonych nieprawidłowości poziomu 1, aż do podjęcia przez organizację udanych działań naprawczych.

▼B

2) W przypadku nieprawidłowości poziomu 2 właściwy organ:

(i) wyznacza organizacji termin wdrożenia działań naprawczych odpowiedni do istoty stwierdzonej nieprawidłowości, który w żadnym przypadku nie przekracza 3 miesięcy. Na koniec wyznaczonego terminu, w zależności od istoty stwierdzonej nieprawidłowości, właściwy organ może wydłużyć trzymiesięczny okres wdrożeniowy z zastrzeżeniem uzgodnienia z nim zadowalającego planu naprawczego; oraz

(ii) ocenia zaproponowane przez organizację działania naprawcze i plan ich wdrożenia oraz, jeżeli w wyniku tej oceny stwierdzi, że są one wystarczające do usunięcia stwierdzonej/stwierdzonych niezgodności, przyjmuje je.

3) W przypadku nieprzedstawienia przez organizację możliwego do przyjęcia planu naprawczego lub niezrealizowania planu naprawczego w terminie przyjętym lub wydłużonym przez właściwy organ, status stwierdzonej nieprawidłowości zostaje podniesiony do poziomu 1 i podejmowane są działania określone w lit. d) pkt 1.

▼M15

4) Właściwy organ prowadzi rejestr wszystkich stwierdzonych przez siebie lub zgłoszonych mu zgodnie z lit. e) nieprawidłowości oraz, w stosownych przypadkach, zastosowanych przez siebie środków egzekwujących, a także wszystkich podjętych działań naprawczych i terminów zakończenia działań dotyczących nieprawidłowości.

▼B

e) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekwujących, w przypadku gdy organ państwa członkowskiego działający w trybie postanowień ARO.GEN.300 lit. d) stwierdzi niezgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych po stronie organizacji certyfikowanej ►M4 lub posiadającej zezwolenie udzielone ◄ przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję ►M1 albo zgłaszającej im swoją działalność, ◄ zawiadamia on ten właściwy organ i podaje stopień nieprawidłowości.

ARO.GEN.355 Nieprawidłowości i środki egzekwujące — osoby

a) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub innych właściwy organ odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru zgodnie z ARO.GEN.300 lit. a) stwierdzi istnienie dowodów niezgodności ze stosownymi wymaganiami po stronie osoby posiadającej licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi, właściwy organ podejmuje działanie zgodnie z ARA.GEN.355 lit. a)–d) załącznika VI (część ARA) do ►M4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 ◄ ([1]).

b) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub innych stwierdzone zostanie istnienie dowodów niezgodności ze stosownymi wymaganiami po stronie osoby podlegającej wymaganiom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisach wykonawczych oraz nieposiadającej licencji, certyfikatu, uprawnienia lub zaświadczenia wydanego zgodnie z tym rozporządzeniem i jego przepisami wykonawczymi, właściwy organ, który stwierdził istnienie niezgodności, podejmuje środki egzekwujące konieczne do zapobieżenia dalszemu istnieniu niezgodności.

▼M4

ARO.GEN.360 Nieprawidłowości i środki egzekwujące – wszyscy operatorzy

Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub w inny sposób uzyskane zostaną dowody wskazujące na istnienie po stronie operatora podlegającego wymaganiom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisach wykonawczych niezgodności ze stosownymi wymaganiami, właściwy organ, który stwierdził istnienie niezgodności, podejmuje środki egzekwujące konieczne do zapobieżenia dalszemu istnieniu niezgodności.

([1]) Dz.U. L 100 z 5.4.2012, s. 1.

▼B

PODCZĘŚĆ OPS

OPERACJE LOTNICZE

SEKCJA I

Certyfikacja operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze

ARO.OPS.100 Wydawanie certyfikatu przewoźnika lotniczego

a) Właściwy organ wydaje certyfikat przewoźnika lotniczego (air operator certificate, AOC) po stwierdzeniu, że operator spełnia wymagania przewidziane w ORO.AOC.100.

b) Certyfikat obejmuje odpowiednie specyfikacje operacyjne.

▼M4

c) Właściwy organ może określić szczególne ograniczenia operacyjne. Ograniczenia te są dokumentowane w specyfikacjach operacyjnych.

▼B

ARO.OPS.105 Umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii

Mając na względzie bezpieczeństwo umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii, w której jedną ze stron jest operator z państwa trzeciego, właściwy organ:

1) upewnia się, po sprawdzeniu dokonanym przez operatora zgodnie z ORO.AOC.115, że operator z państwa trzeciego spełnia obowiązujące normy ICAO;

2) w razie konieczności, współpracuje z właściwym organem państwa operatora z państwa trzeciego.

▼M11

ARO.OPS.110 Umowy leasingu samolotów i śmigłowców

▼B

a) Właściwy organ wydaje zgodę na zawarcie umowy leasingu po stwierdzeniu, że operator certyfikowany zgodnie z załącznikiem III (część ORO) spełnia wymagania:

1) ORO.AOC.110 lit. d), w przypadku statków powietrznych państw trzecich branych w leasing bez załogi;

2) ORO.AOC.110 lit. c), w przypadku statków powietrznych branych w leasing z załogą od operatora z państwa trzeciego;

▼M15

3) ORO.AOC.110 lit. e), w przypadku statków powietrznych oddawanych w leasing bez załogi dowolnemu operatorowi, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku III w pkt ORO.GEN.310;

▼B

4) odpowiednie wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu oraz operacji lotniczych, w przypadku statków powietrznych zarejestrowanych w UE branych w leasing bez załogi oraz statków powietrznych branych w leasing z załogą od operatora unijnego.

b) Zatwierdzenie umowy dotyczącej brania w leasing z załogą jest zawieszane lub cofane, w przypadku gdy:

1) certyfikat AOC leasingodawcy lub leasingobiorcy zostaje zawieszony lub cofnięty;

▼M15

2) leasingodawca zostaje objęty zakazem prowadzenia operacji na podstawie przepisów rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]);

([1]) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).

▼M15

3) zezwolenie wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 452/2014 ([1]) zostało zawieszone, cofnięte lub zrzeczono się go.

▼M7

c) Zatwierdzenie umowy dotyczącej brania w leasing bez załogi jest zawieszane lub cofane w przypadku, gdy:

1) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego zostaje zawieszone lub cofnięte;

2) statek powietrzny znajduje się na liście operatorów podlegających ograniczeniom operacyjnym lub jest zarejestrowany w państwie, w którym wszyscy operatorzy znajdujący się pod nadzorem tego państwa są objęci zakazem prowadzenia operacji zgodnie rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

▼B

d) W przypadku otrzymania prośby o uprzednie zatwierdzenie umowy dotyczącej dawania w leasing bez załogi zgodnie z ORO.AOC.110 lit. e), właściwy organ zapewnia:

▼M15

1) odpowiednie skoordynowanie działań z właściwym organem odpowiedzialnym za ciągły nadzór nad statkiem powietrznym, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 ([2]), lub za operacje statku powietrznego, jeżeli jest to inny organ;

2) terminowe wykreślenie statku powietrznego z AOC operatora, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku III w pkt ORO.GEN.310.

▼M7

e) W przypadku otrzymania prośby o uprzednie zatwierdzenie umowy dotyczącej brania w leasing bez załogi zgodnie z ORO.AOC.110 lit. d) właściwy organ zapewnia odpowiednie skoordynowanie działań z państwem rejestracji statku powietrznego, jakie jest niezbędne do wykonywania obowiązków w zakresie nadzoru nad statkiem powietrznym.

▼M4

SEKCJA Ia

Udzielanie zezwoleń na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka

ARO.OPS.150 Udzielanie zezwoleń na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka

a) W momencie otrzymania wniosku o wydanie zezwolenia na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka właściwy organ dla operatora weryfikuje dokumentację operatora dotyczącą oceny ryzyka oraz jego standardowe procedury operacyjne (SOP) dotyczące planowanej operacji lub planowanych operacji, opracowane zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w załączniku VIII (część SPO).

▼M15

b) Jeśli właściwy organ dla operatora stwierdzi, że ocena ryzyka i SOP są zgodne z wymaganiami, właściwy organ wydaje zezwolenie, które określono w dodatku IV. Zezwolenie może zostać wydane na czas określony lub bezterminowo. Warunki, na jakich operatorowi udzielono zezwolenia na prowadzenie jednej lub większej liczby zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, określa się w zezwoleniu.

([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).

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

▼M4

c) W momencie otrzymania wniosku o zmianę zezwolenia właściwy organ dla operatora postępuje zgodnie z lit. a) i b). Określa on warunki, na jakich operator może prowadzić działalność w okresie wprowadzania zmiany, chyba że uzna, że zezwolenie należy zawiesić.

d) W momencie otrzymania wniosku o odnowienie zezwolenia właściwy organ dla operatora postępuje zgodnie z lit. a) i b). Może on uwzględnić przebieg wcześniejszego postępowania o udzielenie zezwolenia oraz działania nadzorcze.

e) Bez uszczerbku dla wszelkich dodatkowych środków egzekwujących, w przypadku gdy operator wdroży zmiany, nie przekazawszy uprzednio zmienionej oceny ryzyka i SOP, właściwy organ dla operatora zawiesza, ogranicza lub cofa zezwolenie.

f) W momencie otrzymania wniosku o wydanie zezwolenia na transgraniczne zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka właściwy organ dla operatora weryfikuje dokumentację operatora dotyczącą oceny ryzyka oraz jego standardowe procedury operacyjne (SOP) w porozumieniu z właściwym organem dla miejsca, w którym planuje się przeprowadzenie operacji. Jeśli oba organy stwierdzą, że ocena ryzyka i SOP są zgodne z wymaganiami, właściwy organ dla operatora wydaje zezwolenie.

ARO.OPS.155 Umowy leasingu

a) Właściwy organ zatwierdza umowę leasingu dotyczącą statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim lub operatora z państwa trzeciego, jeżeli operator SPO wykazał zgodność z ORO.SPO.100.

b) Zatwierdzenie umowy dotyczącej brania w leasing bez załogi jest zawieszane lub cofane w przypadku zawieszenia lub cofnięcia świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego.

▼B

SEKCJA II

Zatwierdzenia

ARO.OPS.200 Procedura wydawania szczególnego zatwierdzenia

a) Po otrzymaniu wniosku o wydanie szczególnego zatwierdzenia lub jego zmiany, właściwy organ ocenia ten wniosek zgodnie z odpowiednimi wymaganiami załącznika V (część SPA) oraz, w stosownych przypadkach, przeprowadza u operatora odpowiednią inspekcję.

▼M1

b) Po stwierdzeniu, że operator spełnia stosowne wymagania, właściwy organ wydaje zatwierdzenie lub zmienia jego treść. Szczegóły tego zatwierdzenia należy określić w:

1) specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z dodatkiem II, dla operacji zarobkowego transportu lotniczego; lub

▼M15

2) wykazie zatwierdzeń szczególnych, zgodnie z dodatkiem III, dla operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych.

▼B

ARO.OPS.205 Zatwierdzenie wykazu wyposażenia minimalnego

a) W przypadku otrzymania od operatora wniosku o wstępne zatwierdzenie wykazu wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL) lub zmian do niego, właściwy organ, przed wydaniem zatwierdzenia, dokonuje oceny każdej wykazanej pozycji w celu sprawdzenia zgodności ze stosownymi wymaganiami.

b) Właściwy organ zatwierdza procedurę operatora dotyczącą przedłużenia stosownych terminów na usunięcie usterki, oznaczonych B, C i D, jeżeli operator wykazał, a właściwy organ potwierdził spełnienie warunków w ORO.MLR.105 lit. f).

▼B

c) Właściwy organ wydaje, po zbadaniu każdego przypadku z osobna, zatwierdzenie do użytkowania statku powietrznego poza ograniczeniami nakładanymi przez MEL, ale w ramach ograniczeń nakładanych przez główny wykaz wyposażenia minimalnego (master minimum equipment list, MMEL), jeżeli operator wykazał, a właściwy organ potwierdził spełnienie warunków określonych w ORO.MLR.105.

▼M4

ARO.OPS.210 Określenie odległości lub obszaru lokalnego

Właściwy organ może określić odległość lub obszar lokalny na potrzeby operacji.

▼B

ARO.OPS.215 Zatwierdzenie operacji śmigłowcowych w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym

a) Państwo członkowskie wyznacza obszary, w których można prowadzić operacje śmigłowcowe bez zapewnionej możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, zgodnie z CAT.POL.H.420.

b) Przed wydaniem zatwierdzenia, o którym mowa w CAT.POL.H.420, właściwy organ analizuje przedstawione przez operatora uzasadnienie niemożności spełnienia stosownych kryteriów osiągów.

ARO.OPS.220 Zatwierdzenie operacji śmigłowców wykonujących loty do lub z miejsca wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego

Zatwierdzenie, o którym mowa w CAT.POL.H.225, zawiera wykaz określonych przez operatora miejsc wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego objętych tym zatwierdzeniem.

▼M20

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;

▼M20

(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.

▼M18

ARO.OPS.226 Zatwierdzanie programów szkolenia opartego na dowodach i nadzór nad nimi

a) W przypadku gdy właściwy organ zatwierdza programy EBT, inspektorzy muszą uzyskać kwalifikacje i zostać przeszkoleni z zasad EBT, składania wniosków, procedur zatwierdzania i ciągłego nadzoru.

b) Właściwy organ ocenia i nadzoruje program EBT oraz procesy służące wdrażaniu programu EBT i zapewnieniu jego powodzenia.

c) Po otrzymaniu wniosku o zatwierdzenie programu EBT właściwy organ:

1) zapewnia rozwiązanie kwestii niezgodności poziomu 1 w obszarach, w których ma wspierać stosowanie programu EBT;

2) ocenia zdolność operatora do wsparcia realizacji programu EBT. Obowiązkowe minimum obejmuje następujące elementy:

(i) dojrzałość i możliwości systemu zarządzania operatora w obszarach, które mają stanowić podstawę realizacji programu EBT, a szczególności szkolenia załóg lotniczych;

(ii) przydatność programu EBT operatora – program EBT musi odpowiadać wielkości operatora oraz charakterowi i stopniowi złożoności jego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i ryzyka nieodłącznie związanego z jego działalnością;

▼M18

(iii) adekwatność systemu prowadzenia dokumentacji operatora, w szczególności w odniesieniu do dokumentacji dotyczącej szkoleń, sprawdzianów i kwalifikacji załogi lotniczej, w szczególności ORO.GEN.220 i ORO.MLR.115 lit. c) i d);

(iv) przydatność systemu oceniania operatora do oceny kompetencji pilota;

(v) kompetencje i doświadczenie instruktorów oraz innych pracowników zaangażowanych w program EBT w zakresie stosowania procesów i procedur wspierających realizację programu EBT; oraz

(vi) opracowany przez operatora plan wdrożenia EBT oraz ocena ryzyka w zakresie bezpieczeństwa wspierająca program EBT w celu wykazania, w jaki sposób można osiągnąć poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi zapewnianemu przez obowiązujący program szkoleń.

d) Właściwy organ zatwierdza program EBT, jeżeli z oceny wynika, że zapewniono co najmniej zgodność z ORO.FC.146, ORO.FC.231 i ORO.FC.232.

e) Nie naruszając przepisów ARO.GEN.120 lit. d) i e), właściwy organ powiadamia Agencję o rozpoczęciu oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań związanych ze szkoleniem opartym na dowodach.

▼M3

ARO.OPS.230
Ustalanie grafików zakłócających

Na potrzeby ograniczeń czasu lotu właściwy organ ustala, zgodnie z definicjami „wczesnego typu" i „późnego typu" grafików zakłócających podanymi w ORO.FTL.105 załącznika III, który z tych dwóch typów grafików zakłócających ma zastosowanie do wszystkich znajdujących się pod jego nadzorem operatorów CAT.

ARO.OPS.235
Zatwierdzanie indywidualnych programów określania czasu lotu

a) Właściwy organ zatwierdza indywidualne programy określania czasu lotu proponowane przez operatorów CAT, jeżeli dany operator wykazał zgodność z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz podczęści FTL załącznika III do niniejszego rozporządzenia.

b) Zawsze kiedy zaproponowany przez operatora program określania czasu lotu odbiega od obowiązujących specyfikacji certyfikacyjnych wydanych przez agencję, właściwy organ stosuje procedurę opisaną w art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

c) Zawsze kiedy zaproponowany przez operatora program określania czasu lotu odbiega od obowiązujących przepisów wykonawczych, właściwy organ stosuje procedurę opisaną w art. 14 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

d) Po wdrożeniu, zatwierdzone przypadki odejścia od przepisów i zatwierdzone odstępstwa podlegają ocenie w celu ustalenia, czy należy je zatwierdzić, czy zmienić. Właściwy organ i agencja przeprowadzają niezależną ocenę w oparciu o informacje przekazane przez operatora. Ocena jest proporcjonalna, przejrzysta i oparta na zasadach naukowych oraz na wiedzy naukowej.

▼M9

ARO.OPS.240 Szczególne zatwierdzenie RNP AR APCH

a) W przypadku gdy wnioskodawca wykazał zgodność z wymogami określonymi w SPA.PBN.105, właściwy organ przyznaje rodzajowe i szczególne zatwierdzenie lub szczególne zatwierdzenie dla procedury na potrzeby RNP APCH.

b) W przypadku szczególnego zatwierdzenia dla procedury właściwy organ musi:

1) wymienić zatwierdzone procedury podejścia według wskazań przyrządów na poszczególnych lotniskach w zatwierdzeniu PBN;

2) w stosownych przypadkach ustanowić koordynację z organami właściwymi dla tych lotnisk; oraz

3) uwzględnić ewentualne zaliczenia wynikające ze szczególnych zatwierdzeń RNP AR APCH wydanych już wnioskodawcy.

▼M4

SEKCJA III

Nadzór nad operacjami

ARO.OPS.300 Loty zapoznawcze

Właściwy organ może ustanowić dodatkowe warunki dotyczące lotów zapoznawczych wykonywanych zgodnie z częścią NCO na terytorium państwa członkowskiego. Warunki te muszą zapewniać bezpieczeństwo operacji i muszą być proporcjonalne.

▼B

PODCZĘŚĆ RAMP

INSPEKCJE NA PŁYCIE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH OPERATORÓW PODLEGAJĄCYCH NADZOROWI USTAWOWEMU INNEGO PAŃSTWA

ARO.RAMP.005 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące właściwy organ lub Agencję podczas wykonywania zadań i obowiązków dotyczących przeprowadzania inspekcji na płycie dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych przez operatorów z państw trzecich lub operatorów podlegających nadzorowi ustawowemu innego państwa członkowskiego po wylądowaniu tych statków powietrznych na lotnisku znajdującym się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu.

ARO.RAMP.100 Zasady ogólne

a) Statki powietrzne oraz ich załogi są poddawane inspekcji pod kątem spełniania stosownych wymagań.

b) Oprócz przeprowadzania inspekcji na płycie objętych realizowanym przez siebie programem nadzoru, ustanowionym zgodnie z ARO.GEN.305, właściwy organ przeprowadza inspekcje na płycie dotyczące statków powietrznych podejrzewanych o nieprzestrzeganie stosownych wymagań.

c) Opracowując program nadzoru ustanawiany zgodnie z ARO.GEN.305, właściwy organ ustanawia roczny program przeprowadzania inspekcji na płycie dotyczących statków powietrznych. Program ten:

1) opiera się na metodzie obliczeń uwzględniającej dane historyczne dotyczące liczby i rodzaju operatorów oraz liczby ich lądowań na lotniskach podlegających temu organowi, a także zagrożenia dla bezpieczeństwa; oraz

2) umożliwia właściwemu organowi nadawanie priorytetu inspekcjom statków powietrznych na podstawie wykazu, o którym mowa w ARO.RAMP.105 lit. a).

d) W przypadku uznania tego za konieczne, Agencja, we współpracy z państwami członkowskimi, na terytorium których mają być przeprowadzane inspekcje, przeprowadza inspekcje na płycie dotyczące statków powietrznych w celu sprawdzenia spełniania przez nie stosownych wymagań na potrzeby:

1) zadań certyfikacyjnych przydzielonych Agencji rozporządzeniem (WE) nr 216/2008;

▼B

2) inspekcji standaryzacyjnych państwa członkowskiego; lub

3) inspekcji organizacji mających sprawdzić spełnianie stosownych wymagań w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych.

ARO.RAMP.105 Kryteria ustalania priorytetów

a) Agencja dostarcza właściwym organom wykaz operatorów lub statków powietrznych określonych jako stwarzające potencjalne ryzyko. Wykaz ten służy ustaleniu priorytetów inspekcji na płycie.

b) Wykaz ten obejmuje:

1) operatorów statków powietrznych wskazanych na podstawie analizy dostępnych danych zgodnie z ARO.RAMP.150 lit. b) pkt 4;

2) operatorów lub statki powietrzne zgłoszone Agencji przez Komisję Europejską i wskazanych na podstawie:

(i) opinii wyrażonej przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (Air Safety Committee, ASC) w kontekście realizacji rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, stwierdzającej konieczność dalszego sprawdzenia spełniania stosownych wymagań przez przeprowadzanie systematycznych inspekcji na płycie; lub

(ii) informacji uzyskanej przez Komisję Europejską od państw członkowskich zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005;

3) statki powietrzne wlatujące na terytorium podlegające postanowieniom Traktatu i eksploatowane przez operatorów wymienionych w załączniku B do wykazu operatorów podlegających zakazowi prowadzenia operacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005;

4) statki powietrzne eksploatowane przez operatorów certyfikowanych w państwie sprawującym nadzór ustawowy nad operatorami wymienionymi w wykazie, o którym mowa w pkt 3;

▼M15

5) statki powietrzne wykorzystywane przez operatorów z państw trzecich, którzy po raz pierwszy wlatują na terytorium podlegające postanowieniom Traktatu, operują w jego granicach lub wylatują z tego terytorium, lub których zezwolenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 452/2014 zostało ograniczone lub przywrócone po zawieszeniu lub cofnięciu.

▼B

c) Wykaz jest przedstawiany zgodnie z procedurami ustanowionymi przez Agencję po każdej aktualizacji wspólnotowego wykazu operatorów podlegających zakazowi wykonywania operacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005, a w każdym razie co najmniej raz na 4 miesiące.

▼M12

ARO.RAMP.106 Badania na obecność alkoholu

a) Właściwy organ wykonuje badania na obecność alkoholu u członków załóg lotniczych i personelu pokładowego.

b) Agencja przedkłada właściwym organom wykaz operatorów unijnych i z państw trzecich na potrzeby wyznaczenia priorytetów w zakresie badań na obecność alkoholu w ramach programu inspekcji na płycie zgodnie z ARO.RAMP.105 w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez agencję, z uwzględnieniem solidności i skuteczności obowiązujących programów badań na obecność substancji psychoaktywnych.

c) Wybierając operatorów do badań na obecność alkoholu u załogi lotniczej i personelu pokładowego, właściwy organ korzysta z wykazu ustanowionego zgodnie z lit. b).

▼M12

d) Za każdym razem gdy dane dotyczące badań na obecność alkoholu są wprowadzane do centralnej bazy danych zgodnie z ARO.RAMP.145 lit. b), właściwy organ zapewnia usunięcie danych osobowych danego członka załogi.

e) W przypadku uzasadnionego powodu lub podejrzenia badania na obecność alkoholu można wykonywać w dowolnym momencie.

f) W metodach badań na obecność alkoholu należy uwzględnić uznane normy jakości zapewniające dokładne wyniki badań.

g) Członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego, który odmówi współpracy w trakcie badań, lub pozytywny wynik badania którego wykaże, że znajduje się pod wpływem alkoholu, należy odsunąć od pełnienia służby.

▼B

ARO.RAMP.110 Gromadzenie informacji

Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za przydatne do przeprowadzania inspekcji na płycie.

ARO.RAMP.115 Kwalifikacje inspektorów ds. inspekcji na płycie

a) Właściwy organ i Agencja muszą dysponować wykwalifikowanymi inspektorami przeprowadzającymi inspekcje na płycie.

b) Inspektorzy ds. inspekcji na płycie muszą:

1) posiadać niezbędne wykształcenie aeronautyczne lub wiedzę praktyczną stosowną do swoich obszarów inspekcji;

2) mieć ukończone z wynikiem pozytywnym:

(i) odpowiednie specjalne szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie co najmniej jednego z poniższych obszarów inspekcji:

A) kabina pilota;

B) bezpieczeństwo w kabinie pasażerskiej;

C) stan statku powietrznego;

D) ładunek;

(ii) odpowiednie szkolenie w miejscu pracy prowadzone przez starszego inspektora ds. inspekcji na płycie wyznaczonego przez właściwy organ lub Agencję;

▼M15

3) utrzymują ważność swoich kwalifikacji przez uczestnictwo w szkoleniach okresowych oraz przeprowadzanie minimum 12 inspekcji w roku kalendarzowym.

▼B

c) Szkolenie, o którym mowa w lit. b) pkt 2 ppkt (i), jest prowadzone przez właściwy organ lub przez dowolną organizację szkoleniową zatwierdzoną zgodnie z ARO.RAMP.120 lit. a).

d) Agencja opracowuje i utrzymuje programy szkolenia oraz promuje organizację szkoleń i warsztatów dla inspektorów, co ma na celu poprawę zrozumienia i jednolite wdrożenie przepisów niniejszej podczęści.

e) Agencja ułatwia i koordynuje realizację programu wymiany inspektorów, którego zadaniem jest umożliwienie inspektorom uzyskiwania doświadczenia praktycznego oraz wspieranie procedur harmonizacyjnych.

ARO.RAMP.120 Zatwierdzanie organizacji szkoleniowych

a) Właściwy organ zatwierdza organizację szkoleniową posiadającą główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium odpowiedniego państwa członkowskiego, po stwierdzeniu, że ta organizacja szkoleniowa:

1) wyznaczyła szefa szkolenia posiadającego solidne umiejętności menedżerskie, zapewniając tym samym zgodność prowadzonych szkoleń ze stosownymi wymaganiami;

▼B

2) dysponuje obiektami szkoleniowymi i sprzętem instruktażowym odpowiednimi do rodzaju prowadzonych szkoleń;

3) prowadzi szkolenia zgodnie z programami opracowanymi przez Agencję zgodnie z ARO.RAMP.115 lit. d);

4) korzysta z wykwalifikowanej kadry instruktorskiej.

b) Jeżeli wniesie o to właściwy organ, spełnienie oraz ciągłe spełnianie wymagań, o których mowa w lit. a), sprawdza Agencja.

c) Organizacja szkoleniowa jest zatwierdzana do prowadzenia co najmniej jednego z poniższych rodzajów szkoleń:

1) wstępne szkolenie teoretyczne;

2) wstępne szkolenie praktyczne;

3) szkolenie okresowe.

ARO.RAMP.125 Sposób przeprowadzania inspekcji na płycie

▼M15

a) Inspekcje na płycie są przeprowadzane w ustandaryzowany sposób.

▼B

b) W trakcie przeprowadzania inspekcji na płycie inspektorzy dokładają wszelkich starań w celu uniknięcia nieuzasadnionego opóźnienia statku powietrznego poddanego inspekcji.

▼M15

c) Po zakończeniu inspekcji na płycie pilot dowódca albo, w przypadku jego nieobecności, inny członek załogi lotniczej lub przedstawiciel operatora jest informowany o wynikach inspekcji na płycie.

▼B

ARO.RAMP.130 Kategoryzacja nieprawidłowości

Dla każdego elementu sprawdzanego podczas inspekcji definiuje się trzy kategorie możliwego braku zgodności ze stosownymi wymaganiami określane mianem nieprawidłowości. Wyróżnia się następujące kategorie nieprawidłowości:

1) nieprawidłowość kategorii 3 – każda wykryta znacząca niezgodność ze stosownymi wymaganiami lub warunkami certyfikatu, która ma poważny wpływ na bezpieczeństwo;

2) nieprawidłowość kategorii 2 – każda wykryta niezgodność ze stosownymi wymaganiami lub warunkami certyfikatu, która ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo;

3) nieprawidłowość kategorii 1 – każda wykryta niezgodność ze stosownymi wymaganiami lub warunkami certyfikatu, która ma niewielki wpływ na bezpieczeństwo.

ARO.RAMP.135 Działania po wykryciu nieprawidłowości

a) W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kategorii 2 lub 3 właściwy organ lub, w stosownych przypadkach, Agencja:

1) przedstawia operatorowi pisemną informację o nieprawidłowości wraz z żądaniem udokumentowania podjętych działań naprawczych; oraz

2) informuje właściwy organ państwa operatora oraz, w stosownych przypadkach, państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, a także państwa, w którym wydano licencję załodze lotniczej. W stosownych przypadkach, właściwy organ lub Agencja wymaga potwierdzenia ich akceptacji odnośnie do działań naprawczych podjętych przez operatora zgodnie z ARO.GEN.350 lub ARO.GEN.355.

b) Oprócz działań określonych w lit. a), w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kategorii 3, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w postaci:

1) nałożenia ograniczeń dotyczących wykonywania przez statek powietrzny operacji lotniczych;

2) wezwania do podjęcia natychmiastowych działań naprawczych;

3) zatrzymania statku powietrznego zgodnie z ARO.RAMP.140; lub

4) nałożenia natychmiastowego zakazu wykonywania operacji zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

▼B

c) W przypadku stwierdzenia przez Agencję nieprawidłowości kategorii 3, Agencja zwraca się do właściwego organu w miejscu lądowania statku powietrznego o podjęcie odpowiednich działań zgodnie z lit. b).

ARO.RAMP.140 Zatrzymanie statku powietrznego

a) Kiedy w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości kategorii 3 wydaje się, że istnieje zamiar lub prawdopodobieństwo startu statku powietrznego bez zakończenia odpowiednich działań naprawczych przez jego operatora lub właściciela, właściwy organ:

1) zawiadamia pilota dowódcę/dowódcę lub operatora o tym, że aż do odwołania statek powietrzny nie ma pozwolenia na rozpoczęcie lotu; oraz

2) zatrzymuje statek powietrzny.

b) Właściwy organ państwa, w którym zatrzymano statek powietrzny, natychmiast informuje właściwy organ państwa, z którego pochodzi operator, oraz, w stosownych przypadkach, państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, a także Agencję, w przypadku gdy zatrzymany statek powietrzny jest wykorzystywany przez operatora z państwa trzeciego.

c) Właściwy organ, w porozumieniu z państwem operatora lub państwem rejestracji, przedstawia warunki, których spełnienie jest konieczne do udzielenia statkowi powietrznemu zgody na start.

d) Jeżeli stwierdzona niezgodność z wymaganiami ma wpływ na ważność świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, właściwy organ może odwołać nakaz zatrzymania dopiero, gdy operator udokumentuje, że:

1) przywrócono zgodność ze stosownymi wymaganiami;

▼M15

2) uzyskał pozwolenie na loty zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, w przypadku statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim;

▼B

3) uzyskał pozwolenie na loty lub równoważny dokument wydany przez państwo operatora lub państwo rejestracji, dla statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim, a eksploatowanego przez operatora z UE lub państwa trzeciego; oraz

4) w stosownych przypadkach, uzyskał pozwolenie od państw trzecich, nad którymi statek powietrzny będzie przelatywać.

ARO.RAMP.145 Sprawozdawczość

a) Informacje gromadzone zgodnie z ARO.RAMP.125 lit. a) są wprowadzane do centralnej bazy danych, o której mowa w ARO.RAMP.150 lit. b) pkt 2, w terminie do 21 dni kalendarzowych od przeprowadzenia inspekcji.

b) Właściwy organ lub Agencja wprowadza do centralnej bazy danych wszelkie informacje przydatne w stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych oraz w realizacji przez Agencję zadań przydzielonych na mocy niniejszego załącznika, w tym odpowiednie informacje, o których mowa w ARO.RAMP.110.

c) W każdym przypadku gdy informacje, o których mowa w ARO.RAMP.110, wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, są one również niezwłocznie przekazywane do każdego właściwego organu oraz Agencji.

d) W każdym przypadku gdy informacje dotyczące usterek statku powietrznego są udzielane właściwemu organowi przez osobę, źródło informacji, o których mowa w ARO.RAMP.110 i ARO.RAMP.125 lit. a), jest utajniane.

▼B

ARO.RAMP.150 Zadania koordynacyjne Agencji

a) Agencja zarządza i operuje narzędziami i procedurami przechowywania i wymiany:

▼M15

1) informacji, o których mowa w ARO.RAMP.145;

▼B

2) informacji udzielanych przez państwa trzecie lub organizacje międzynarodowe, z którymi UE zawarła odpowiednie umowy, albo organizacje, z którymi Agencja zawarła odpowiednie umowy zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

b) W zakres zarządzania, o którym mowa powyżej, wchodzi:

1) przechowywanie otrzymywanych od państw członkowskich danych dotyczących bezpieczeństwa statków powietrznych lądujących na lotniskach położonych na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu;

2) rozwijanie, utrzymywanie i ciągłe aktualizowanie centralnej bazy danych zawierającej wszystkie informacje, o których mowa w lit. a) pkt 1 i 2;

3) wprowadzanie niezbędnych zmian i ulepszeń w aplikacji użytkowej bazy danych;

4) analizowanie informacji w centralnej bazie danych i innych odpowiednich informacji dotyczących bezpieczeństwa statków powietrznych oraz przewoźników lotniczych i na tej podstawie:

(i) doradzanie Komisji i właściwym organom w sprawie natychmiastowych działań lub strategii w odniesieniu do dalszych działań;

(ii) zgłaszanie Komisji i właściwym organom potencjalnych problemów związanych z bezpieczeństwem;

(iii) proponowanie Komisji i właściwym organom skoordynowanych działań koniecznych ze względów bezpieczeństwa i zapewnianie koordynacji takich działań na poziomie technicznym;

5) podejmowanie współpracy z innymi instytucjami i organami europejskimi, organizacjami międzynarodowymi oraz właściwymi organami państw trzecich w kwestii wymiany informacji.

ARO.RAMP.155 Sprawozdanie roczne

Agencja przygotowuje i przedkłada Komisji sprawozdanie roczne z funkcjonowania systemu inspekcji na płycie, zawierające co najmniej następujące informacje:

a) stan zaawansowania systemu;

b) informacje na temat inspekcji przeprowadzonych w danym roku;

c) analiza wyników inspekcji ze wskazaniem kategorii stwierdzonych nieprawidłowości;

d) działania podjęte w danym roku;

e) propozycje dalszych ulepszeń systemu inspekcji na płycie; oraz

f) załączniki zawierające wykazy inspekcji uporządkowane według państwa operacji, typu statku powietrznego, operatora oraz wskaźniki występowania nieprawidłowości dla poszczególnych elementów.

▼B

ARO.RAMP.160 Upublicznianie informacji oraz ochrona informacji

a) Państwa członkowskie wykorzystują informacje, które otrzymały zgodnie z ARO.RAMP.105 i ARO.RAMP.145, wyłącznie do celów rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych oraz zapewniają odpowiednią ochronę tych informacji.

b) Agencja publikuje i udostępnia publicznie sprawozdanie roczne zawierające informacje zbiorcze i analizę wszystkich informacji otrzymanych zgodnie z ARO.RAMP.145. Sprawozdanie jest sporządzane w prostym i łatwym do zrozumienia języku, a źródła informacji są utajnianie.

▼M20

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:

Eksploatacja statków powietrznych

Data rozpoczęcia eksploatacji oraz data wejścia w życie zmiany:

Informacje o statkach powietrznych, operacjach i organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu[1]:

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

MSN statku powietrznego[2]	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny statku powietrznego[3]	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji[4]	Organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu[5]

Operator uzyskuje uprzednie zatwierdzenie[6] lub zatwierdzenie szczególne[7] 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 zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 lub spełniają szczególne wymagania dotyczące zdatności do lotu mające zastosowanie do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i objętych umową leasingu.

☐ 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).

▼**M20**

☐ 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

(1) 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.

(2) Numer seryjny producenta.

(3) Jeżeli statek powietrzny jest również zarejestrowany przez posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), należy podać numer AOC posiadacza AOC.

(4) 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.

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

(6) 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 z 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).

(7) 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)".

▼**M21**

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 ☐ pasażerski ☐ z ładunkiem ☐ inne ([7]): _____				
Obszar prowadzenia operacji ([8]):				
Szczególne ograniczenia ([9]):				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie ([10])	Uwagi
Materiały niebezpieczne:	☐	☐		
Operacje przy ograniczonej widzialności Start Podejście i lądowanie Minima widzialności	 ☐ ☐ ☐	 ☐ ☐ ☐	 RVR ([11]): ... m CAT ([12])…. DA/H: stóp, RVR: ... m CAT ([13])….DA/H: stóp, RVR: ... m	
RVSM ([14]) ☐ nie dotyczy	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐ nie dotyczy	☐	☐	Maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego ([16]): min.	
Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN ([17])	☐	☐		([18])
Specyfikacja minimalnych osiągów nawigacyjnych	☐	☐		
Operacje jednosilnikowego samolotu turbinowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	☐	☐	([19])	
Operacje śmigłowców z użyciem systemów noktowizyjnych	☐	☐		
Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	☐	☐		
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	☐	☐		

▼**M21**

Morskie operacje śmigłowcowe	☐	☐		
Szkolenie personelu pokładowego ([20])	☐	☐		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ([21])	☐	☐		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	☐	☐	([22])	
Ciągła zdatność do lotu	☐	☐	([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) przeznacza się jeden wiersz; odpowiednie ograniczenia podaje się w kolumnie „Specyfikacje” lub w kolumnie „Uwagi” bądź w obu tych kolumnach. Zatwierdzenia dotyczące określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
([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 zdatności 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 jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) 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 śmigłowców w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowców bez możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS).
Formularz 139 EASA wydanie 7

▼**M15**

Dodatek III

Wykaz zatwierdzeń szczególnych

Operacje niezarobkowe

Operacje specjalistyczne

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

Organ wydający ([1]):		
Numer wykazu zatwierdzeń szczególnych ([2]): Imię i nazwisko lub nazwa operatora: Data ([3]): Podpis:		
Model i znaki rejestracyjne statku powietrznego ([4]):		
Rodzaje operacji specjalistycznych (SPO), jeżeli dotyczy: □ ([5])…		
Zatwierdzenia szczególne ([6]):	Wyszczególnienie ([7])	Uwagi
…		
…		
…		
…		

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

Formularz EASA 140 wydanie 2

▼**M15**

Dodatek IV

ZEZWOLENIE NA ZAROBKOWE OPERACJE SPECJALISTYCZNE WYSOKIEGO RYZYKA	
Organ wydający ([1]): Nr zezwolenia ([2]):	
Nazwa operatora ([3]): Adres operatora ([4]): Telefon ([5]): Faks: E-mail:	
Model i znaki rejestracyjne statku powietrznego ([6]):	
Operacja specjalistyczna objęta zezwoleniem ([7]):	
Obszar lub miejsce prowadzenia operacji objęte zezwoleniem ([8]):	
Szczególne ograniczenia ([9]):	
Niniejszym potwierdza się, że … posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowej operacji specjalistycznej (zarobkowych operacji specjalistycznych) wysokiego ryzyka zgodnie z treścią niniejszego zezwolenia, standardowymi procedurami operacyjnymi operatora, załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktami delegowanymi i wykonawczymi.	
Data wydania ([10]):	Imię, nazwisko i podpis ([11]): Tytuł:

([1]) Nazwa i dane kontaktowe właściwego organu.
([2]) Wpisać odpowiedni numer zezwolenia.
([3]) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis „Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą” (*doing business as*, DBA).
([4]) Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.
([5]) Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
([6]) Należy wpisać – zgodnie z systematyką zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa zarobkowego (CAST)/ICAO – oznaczenie marki, modelu i serii statku powietrznego, bądź serii głównej, jeżeli została ona oznaczona (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Systematyka CAST/ICAO dostępna jest na stronie: http://www.intlaviationstandards.org. Znaki rejestracyjne wymienia się w wykazie zatwierdzeń szczególnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w wykazie zatwierdzeń szczególnych umieszcza się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
([7]) Należy określić rodzaj operacji, np. operacja agrolotnicza, budowlana, fotograficzna, geodezyjna, obserwacyjno-patrolowa, operacja reklamy lotniczej, loty próbne po obsłudze.
([8]) Wymienić obszary geograficzne lub miejsca prowadzenia operacji objęte zezwoleniem (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub rejonów informacji powietrznej, albo granic narodowych lub regionalnych).
([9]) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).
([10]) Data wydania zezwolenia (dd-mm-rrrr).
([11]) Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo zezwolenie można opatrzyć oficjalną pieczęcią.

Formularz EASA 151 wydanie 2

———————

▼B

ZAŁĄCZNIK III

WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DLA OPERACJI LOTNICZYCH

[CZĘŚĆ ORO]

ORO.GEN.005 Zakres

▼M4

Niniejszy załącznik ustanawia wymagania obowiązujące przewoźników lotniczych prowadzących:

a) operacje zarobkowego transportu lotniczego (CAT);

b) zarobkowe operacje specjalistyczne;

c) niezarobkowe operacje przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym;

d) niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym.

▼B

PODCZĘŚĆ GEN

WYMAGANIA OGÓLNE

SEKCJA 1

Zasady ogólne

ORO.GEN.105 Właściwy organ

Na potrzeby niniejszego załącznika właściwym organem sprawującym nadzór nad operatorami podlegającymi obowiązkowi certyfikacji ►M4 lub wymogowi uzyskania zezwolenia na operacje specjalistyczne ◄ ►M1 albo składania zgłoszenia ◄ jest, w odniesieniu do operatorów posiadających główne miejsce prowadzenia działalności w państwie członkowskim, organ wyznaczony przez to państwo członkowskie.

ORO.GEN.110 Obowiązki operatora

▼M4

a) Operator odpowiada za eksploatację statku powietrznego zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz, stosownie do przypadku, odpowiednimi wymaganiami niniejszego załącznika oraz treścią posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub zezwolenia na operacje specjalistyczne (zezwolenie SPO) lub zgłoszenia.

▼B

b) Każdy lot jest wykonywany zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej.

c) Operator ustanawia i utrzymuje system sprawowania kontroli operacyjnej nad każdym lotem wykonywanym zgodnie z warunkami posiadanego certyfikatu ►M4 , zezwolenia SPO ◄ ►M1 albo zgłoszenia. ◄

d) Operator zapewnia zgodność wyposażenia swoich statków powietrznych i kwalifikacji załóg z wymaganiami dla obszaru i rodzaju prowadzonych operacji.

e) Operator dopilnowuje, aby cały personel wyznaczony do prowadzenia lub bezpośrednio zaangażowany w prowadzenie operacji na ziemi i w powietrzu został prawidłowo przeszkolony, wykazał się znajomością poszczególnych czynności i był świadomy swoich obowiązków oraz znaczenia wykonywanych czynności dla całości operacji.

▼M5

f) Operator ustanawia procedury i instrukcje dla bezpiecznej eksploatacji każdego typu statku powietrznego, określające czynności i obowiązki personelu naziemnego oraz członków załóg dotyczące wszystkich rodzajów operacji na ziemi oraz w powietrzu. Te procedury i instrukcje nie mogą wymagać od członków załóg wykonywania podczas krytycznych faz lotu czynności innych niż konieczne do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego. Procedury i instrukcje muszą również zawierać procedury i instrukcje związane ze sterylną kabiną załogi lotniczej.

▼B

g) Operator dopilnowuje, aby wszyscy jego pracownicy byli świadomi, że muszą postępować zgodnie z dotyczącymi wykonywanych przez nich czynności przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz procedurami państw, w których prowadzona jest działalność.

▼M15

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

▼B

i) Operator określa procedury planowania lotu umożliwiające bezpieczne wykonanie lotu zgodnie z osiągami statku powietrznego, innymi ograniczeniami operacyjnymi i oczekiwanymi warunkami na trasie lotu oraz na odpowiednich lotniskach i w miejscach operacji lotniczych. Procedury te są włączane do instrukcji operacyjnej.

▼M10

j) Operator ustanawia i prowadzi programy szkolenia personelu na temat materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiami określonymi w Instrukcjach Technicznych. Takie programy szkolenia muszą być odpowiednie do zakresu obowiązków personelu. Programy szkolenia operatorów prowadzących operacje CAT, niezależnie od tego, czy transportują oni materiały niebezpieczne, oraz operatorów prowadzących operacje inne niż operacje CAT, o których mowa w lit. b), c) i d) pkt ORO.GEN.005, transportujących materiały niebezpieczne, podlegają przeglądowi i zatwierdzeniu przez właściwy organ.

▼M14

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

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

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

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Wniosek o wydanie AOC ◄

a) Wniosek o wydanie lub wprowadzenie poprawki do certyfikatu ►M4 przewoźnika lotniczego ◄ składa się w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ, z uwzględnieniem stosownych wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych.

b) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie pierwszego certyfikatu przedstawiają właściwemu organowi dokumentację wykazującą sposób spełnienia przez nich wymagań określonych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisach wykonawczych. Dokumentacja ta musi zawierać procedury opisujące sposób wprowadzania i zgłaszania właściwemu organowi zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia.

▼B

ORO.GEN.120 Sposoby spełnienia wymagań

a) W celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi operator może stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań w stosunku do sposobów przyjętych przez Agencję.

b) W przypadku gdy operator podlegający certyfikacji pragnie osiągnąć zgodność z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi przy pomocy alternatywnych sposobów spełnienia wymagań w stosunku do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (Acceptable Means of Compliance, AMC) przyjętych przez Agencję, przedstawia on najpierw właściwemu organowi pełny opis tych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań. Opis zawiera wszelkie aktualizacje instrukcji lub procedur, które mogą mieć znaczenie, a także ocenę wykazującą zgodność z przepisami wykonawczymi.

Operator może przystąpić do stosowania takich alternatywnych sposobów spełnienia wymagań po ich uprzednim zatwierdzeniu przez właściwy organ oraz po otrzymaniu zawiadomienia przewidzianego w ARO.GEN.120 lit. d).

▼M1

c) Operator, który zobowiązany jest do zgłaszania swojej działalności, przekazuje właściwemu organowi wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, z których korzysta na potrzeby stwierdzenia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi.

▼M4

d) Jeżeli operator podlegający wymogowi uzyskania zezwolenia SPO pragnie zastosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań, musi spełnić wymagania lit. b), jeśli takie alternatywne sposoby spełnienia wymagań wpływają na standardowe procedury operacyjne stanowiące część zezwolenia, oraz wymagania lit. c) w odniesieniu do zgłoszonej części swojej organizacji i operacji.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Warunki zatwierdzenia i uprawnień posiadacza AOC ◄

Certyfikowany operator postępuje zgodnie z zakresem i uprawnieniami określonymi w specyfikacjach operacyjnych dołączonych do certyfikatu operatora.

ORO.GEN.130 ►M4 Zmiany dotyczące posiadacza AOC ◄

a) Każda zmiana mająca wpływ na:

1) zakres certyfikatu lub specyfikacje operacyjne operatora; lub

2) dowolny element systemu zarządzania operatora wymaganego przepisami ORO.GEN.200 lit. a) pkt 1 i lit. a) pkt 2,

wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

b) W odniesieniu do wszelkich zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi, operator musi złożyć wniosek do właściwego organu i uzyskać od niego zatwierdzenie. Wniosek składa się przed wprowadzeniem takiej zmiany, aby umożliwić właściwemu organowi stwierdzenie ciągłej zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz wprowadzenie ewentualnych poprawek do certyfikatu operatora i dołączonych do niego odpowiednich warunków zatwierdzenia.

Operator dostarcza właściwemu organowi wszelkie odpowiednie dokumenty.

▼B

Daną zmianę wolno wprowadzić wyłącznie po uzyskaniu od właściwego organu formalnego zatwierdzenia zgodnie z ARO.GEN.330.

Podczas wprowadzania takich zmian operator prowadzi działalność zgodnie ze stosownymi warunkami określonymi przez właściwy organ.

c) Wszelkie zmiany niewymagające uprzedniego zatwierdzenia wprowadza się i zgłasza właściwemu organowi w sposób określony w procedurze zatwierdzonej przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.310 lit. c).

ORO.GEN.135 ►M4 Utrzymanie ważności AOC ◄

▼M15

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

1) operator spełnia odpowiednie wymagania rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących postępowania z nieprawidłowościami określonych w niniejszym załączniku w pkt ORO.GEN.150;

2) właściwy organ ma zapewniony dostęp do operatora zgodnie z pkt ORO.GEN.140 w niniejszym załączniku w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych;

3) certyfikat nie został cofnięty ani nie zrzeczono się go.

▼B

b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu certyfikatu należy go niezwłocznie zwrócić właściwemu organowi.

ORO.GEN.140 Dostęp

▼M15

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

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

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

▼B

b) Dostęp do statków powietrznych, o których mowa w lit. a), ►M4 w przypadku CAT, ◄ obejmuje możliwość wchodzenia na pokład statku powietrznego i pozostawania na nim podczas operacji lotniczych, o ile ze względów bezpieczeństwa dowódca nie postanowi inaczej zgodnie z CAT.GEN.MPA.135 w odniesieniu do kabiny załogi lotniczej.

ORO.GEN.150 Nieprawidłowości

Po otrzymaniu zawiadomienia o nieprawidłowościach operator:

a) identyfikuje przyczynę źródłową braku zgodności;

b) określa plan działań naprawczych; oraz

c) wykazuje, że wdrożył działania naprawcze w sposób wymagany przez właściwy organ w terminie uzgodnionym z tym organem zgodnie z ARO.GEN.350 lit. d).

▼B

ORO.GEN.155 Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa

Operator wdraża:

a) wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.135 lit. c); oraz

b) wszelkie wydane przez Agencję obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa, w tym dyrektywy dotyczące zdatności do lotu.

ORO.GEN.160 Zgłaszanie zdarzeń

▼M15

a) Operator zgłasza właściwemu organowi, a także innym organizacjom, których informowanie jest wymagane przez państwo operatora, wszelkie wypadki, poważne incydenty i zdarzenia określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ([1]) oraz w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014.

▼M2

b) Nie naruszając przepisów lit. a), operator zgłasza właściwemu organowi i organizacji odpowiadającej za projekt statku powietrznego wszelkie incydenty, przypadki nieprawidłowego działania, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych, zdarzenia mogące wskazywać na obecność niedokładnych, niepełnych lub niejasnych informacji w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub inne nieprawidłowości, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu eksploatacji statku powietrznego, ale nie doprowadziły do wypadku ani poważnego incydentu.

▼M15

c) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i rozporządzenia (UE) nr 376/2014 zgłoszenia, o których mowa w lit. a) i b), są składane w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ i zawierają wszelkie znane operatorowi informacje dotyczące zaistniałych sytuacji.

▼B

d) Zgłoszenia składa się możliwie jak najszybciej, ale w żadnym przypadku nie później niż 72 godziny od stwierdzenia przez operatora sytuacji, której dotyczy zgłoszenie, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.

e) W stosownych przypadkach, operator przedstawia uzupełniające sprawozdanie zawierające szczegóły działań, jakie zamierza podjąć w celu zapobieżenia występowaniu podobnych zdarzeń w przyszłości, niezwłocznie po określeniu tych działań. Sprawozdanie to przedstawia się w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ.

SEKCJA 2

Zarządzanie

ORO.GEN.200 System zarządzania

a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:

1) wyraźnie określone zakresy obowiązków i odpowiedzialności w ramach struktury operatora, w tym bezpośrednią odpowiedzialność za bezpieczeństwo spoczywającą na kierowniku odpowiedzialnym;

2) opis ogólnej filozofii i zasad postępowania operatora w zakresie bezpieczeństwa, które określa się mianem polityki bezpieczeństwa;

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

▼B

3) określenie zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego stwarzanych przez działalność operatora, ocenę tych zagrożeń oraz sposób zarządzania towarzyszącym im ryzykiem, w tym podejmowanie działań zmniejszających ryzyko i weryfikujących skuteczność zarządzania;

4) utrzymywanie personelu przeszkolonego i fachowego w zakresie wykonywania powierzonych mu zadań;

5) dokumentację wszystkich kluczowych procesów systemu zarządzania, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków oraz procedury wprowadzania zmian do tej dokumentacji;

6) stanowisko ds. monitorowania spełniania przez operatora odpowiednich wymagań. W procesie monitorowania zgodności z wymaganiami uwzględnia się system przekazywania informacji o nieprawidłowościach do kierownika odpowiedzialnego, co ma zapewnić skuteczne wdrożenie koniecznych działań naprawczych; oraz

7) wszelkie dodatkowe wymagania przewidziane odpowiednimi podczęściami niniejszego załącznika lub innych stosownych załączników.

b) System zarządzania musi odpowiadać rozmiarowi operatora oraz charakterowi i złożoności prowadzonej przez niego działalności, z uwzględnieniem ryzyka i zagrożeń związanych z tą działalnością.

▼M4

ORO.GEN.205 Działania zlecone

▼M15

a) W przypadku zlecania lub zakupywania jakichkolwiek usług lub produktów w ramach swojej działalności operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:

1) zlecone albo zakupione usługi lub produkty muszą spełniać stosowne wymagania;

2) wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego związane ze zleconymi albo zakupionymi usługami lub produktami muszą zostać uwzględnione w systemie zarządzania stosowanym przez operatora.

▼M4

b) W przypadku gdy certyfikowany operator lub posiadacz zezwolenia SPO zleca prowadzenie dowolnej części swojej działalności organizacji, która sama nie jest certyfikowana lub nie uzyskała zezwolenia zgodnie z przepisami niniejszej części na prowadzenie takiej działalności, organizacja, której udzielono zlecenia, działa na podstawie zatwierdzenia uzyskanego od operatora. Organizacja zlecająca dopilnowuje, by właściwy organ miał dostęp do organizacji, której udzielono zlecenia, w celu stwierdzenia zachowania ciągłej zgodności ze stosownymi wymaganiami.

▼B

ORO.GEN.210 Wymagania dotyczące personelu

a) Operator wyznacza kierownika odpowiedzialnego za zapewnienie możliwości finansowania i realizacji wszystkich zadań zgodnie ze stosownymi wymaganiami. Do obowiązków kierownika odpowiedzialnego należy ustanowienie i utrzymanie skutecznego systemu zarządzania.

b) Operator wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zachowywanie przez niego stałej zgodności ze stosownymi wymaganiami. Osoby te odpowiadają ostatecznie przed kierownikiem odpowiedzialnym.

c) Operator musi dysponować odpowiednią liczbą personelu posiadającego kwalifikacje do wykonywania zaplanowanych zadań i działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami.

d) Operator prowadzi odpowiednią dokumentację doświadczenia, kwalifikacji i szkoleń personelu w celu wykazania zgodności z wymaganiem przedstawionym w lit. c).

e) Operator dopilnowuje, aby wszyscy członkowie personelu byli świadomi zasad i procedur dotyczących wykonywanych przez nich czynności.

▼B

ORO.GEN.215 Wymagania dotyczące infrastruktury

Operator musi posiadać infrastrukturę umożliwiającą mu prowadzenie i zarządzanie wszystkimi zaplanowanymi zadaniami i działaniami zgodnie ze stosownymi wymaganiami.

ORO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji

a) Operator ustanawia system dokumentowania umożliwiający odpowiednie przechowywanie i możliwość wiarygodnej identyfikacji danych dotyczących wszystkich podjętych działań, obejmujący w szczególności elementy wskazane w ORO.GEN.200.

b) Format dokumentacji jest określany w procedurach operatora.

c) Dokumentację przechowuje się w sposób zapewniający ochronę przed uszkodzeniem, zmianą i kradzieżą.

▼M15

SEKCJA 3

Dodatkowe wymagania organizacyjne

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

a) Statki powietrzne wymienione w AOC operatora mogą pozostać w AOC, jeżeli są eksploatowane w którejkolwiek z następujących sytuacji:

1) przez samego posiadacza AOC, do operacji specjalistycznych zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO);

2) przez innych operatorów, do operacji niezarobkowych z użyciem statków powietrznych z napędem silnikowym lub do operacji specjalistycznych wykonywanych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC), załącznikiem VII (część NCO) lub załącznikiem VIII (część SPO), pod warunkiem że dany statek powietrzny jest użytkowany przez nieprzerwany okres nieprzekraczający 30 dni.

b) W przypadku gdy statek powietrzny jest użytkowany zgodnie z lit. a) pkt 2, posiadacz AOC udostępniający statek powietrzny i operator użytkujący statek powietrzny ustanawiają procedurę:

1) jasno określającą, który operator jest odpowiedzialny za nadzór operacyjny nad każdym lotem, i opisującą, w jaki sposób przekazują oni sobie nadzór operacyjny;

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

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

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

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

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

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

▼M15

e) Posiadacz AOC udostępniający statki powietrzne zgodnie z lit. a):

1) podaje w swojej instrukcji operacyjnej znaki rejestracyjne udostępnianych statków powietrznych oraz rodzaj operacji prowadzonych z użyciem tych statków;

2) posiada stale informacje o każdym z operatorów, którzy w danym momencie, aż do chwili zwrotu statków powietrznych do posiadacza AOC, sprawują nadzór operacyjny nad statkami powietrznymi, i prowadzi dokumentację dotyczącą tych operatorów;

3) dopilnowuje, aby dokonana przez niego identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka oraz stosowane środki ograniczające ryzyko dotyczyły wszystkich operacji prowadzonych z użyciem tych statków powietrznych.

f) W odniesieniu do operacji prowadzonych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) i załącznikiem VIII (część SPO) operator użytkujący statek powietrzny zgodnie z lit. a) zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:

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

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

▼M16

3) że wszelkie usterki techniczne lub przypadki nieprawidłowego działania, jakie wystąpią kiedy statek powietrzny znajduje się pod jego kontrolą operacyjną zgłasza się organizacji, o której mowa w lit. d);

▼M15

4) posiadacz AOC otrzymuje kopię każdego zgłoszenia o zdarzeniu dotyczącego lotów wykonywanych z użyciem danego statku powietrznego, wypełnionego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1018 ([1]).

▼B

PODCZĘŚĆ AOC

CERTYFIKACJA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

ORO.AOC.100 Wniosek o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego

a) Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]), przed rozpoczęciem ►M4 operacji zarobkowego transportu lotniczego ◄, operator musi złożyć wniosek do właściwego organu i uzyskać od niego certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC).

▼M4

b) Operator przedstawia właściwemu organowi następujące informacje:

1) oficjalną nazwę i nazwę handlową, adres oraz adres korespondencyjny wnioskodawcy;

2) opis proponowanej działalności, w tym typ/typy oraz liczbę statków powietrznych, które mają być eksploatowane;

3) opis systemu zarządzania, w tym strukturę organizacyjną;

4) imię i nazwisko kierownika odpowiedzialnego;

5) imiona i nazwiska osób wyznaczonych zgodnie z wymaganiem ORO.AOC.135 lit. a) wraz z ich kwalifikacjami i doświadczeniem;

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

([2]) Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

▼M4

6) egzemplarz instrukcji operacyjnej wymaganej przepisem ORO.MLR.100;

7) oświadczenie, że całość dokumentacji wysłanej właściwemu organowi została sprawdzona przez wnioskodawcę i uznana za spełniającą stosowne wymagania.

c) Wnioskodawcy wykazują właściwemu organowi, że:

▼M6

1) spełniają wszystkie wymagania załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, niniejszego załącznika (część ORO), załącznika IV (część CAT) i załącznika V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia oraz załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640 ([1]);

▼M7

2) wszystkie eksploatowane przez nich statki powietrzne posiadają świadectwo zdatności do lotu (Certificate of Airworthiness, CofA) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub są brane w leasing bez załogi zgodnie z ORO.AOC.110 lit. d); oraz

▼M4

3) struktura ich organizacji i zarządzania jest odpowiednia i dopasowana do skali i zakresu prowadzonych operacji.

▼B

ORO.AOC.105 Specyfikacje operacyjne i uprawnienia posiadacza AOC

Uprawnienia operatora, w tym te nadane zgodnie z załącznikiem V (część SPA), określa się w specyfikacjach operacyjnych certyfikatu.

ORO.AOC.110 Umowy leasingu

Każdorazowe branie w leasing

a) Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, każda umowa leasingu dotycząca statku powietrznego wykorzystywanego przez operatora certyfikowanego zgodnie z niniejszą częścią podlega uprzedniemu zatwierdzeniu przez właściwy organ.

▼M7

b) Operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią nie może brać w leasing statków powietrznych znajdujących się w wykazie operatorów podlegających ograniczeniom operacyjnym, zarejestrowanych w państwie, w którym wszyscy operatorzy znajdujący się pod nadzorem tego państwa są objęci zakazem wykonywania operacji, lub od operatora, na którego nałożono zakaz wykonywania operacji na podstawie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

▼M15

Branie w leasing z załogą

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

1) operator z państwa trzeciego posiada ważny AOC wydany zgodnie z załącznikiem 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

2) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 oraz niniejszym rozporządzeniem;

3) statek powietrzny posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).

▼M7

Branie w leasing bez załogi

d) Wnioskodawca ubiegający się o zatwierdzenie dotyczące brania statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim w leasing bez załogi musi wykazać przed właściwym organem, że:

1) zidentyfikowano potrzebę operacyjną, która nie może być zaspokojona poprzez leasing statku powietrznego zarejestrowanego w UE;

2) czas trwania leasingu bez załogi nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;

3) zapewniona jest zgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 1321/2014; oraz

4) statek powietrzny jest wyposażony zgodnie z rozporządzeniami UE dotyczącymi operacji lotniczych.

▼B

Dawanie w leasing bez załogi

e) Operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią zamierzający dać swój samolot w leasing bez załogi składa wniosek do właściwego organu o wydanie uprzedniego zatwierdzenia. Do wniosku dołącza się kopie umowy leasingu, która ma zostać zawarta, lub opis warunków leasingu (bez uzgodnień finansowych), a także wszelkie inne odpowiednie dokumenty.

Dawanie w leasing z załogą

f) Przed daniem statku powietrznego w leasing z załogą, operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią zawiadamia o tym właściwy organ.

ORO.AOC.115 Umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii

a) Bez uszczerbku dla stosownych unijnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących operatorów i statków powietrznych z państw trzecich, operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią zawiera umowę w sprawie dzielenia oznaczeń linii (code-share agreement) z operatorem z państwa trzeciego wyłącznie po:

1) sprawdzeniu, czy operator z państwa trzeciego spełnia stosowne normy ICAO; oraz

2) dostarczeniu właściwemu organowi udokumentowanych informacji umożliwiających temu organowi spełnienie wymagań ARO.OPS.105.

b) Realizując umowę w sprawie dzielenia oznaczeń linii, operator monitoruje i regularnie ocenia aktualny stan spełniania stosownych norm ICAO przez operatora z państwa trzeciego.

c) Operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią nie sprzedaje ani nie wydaje biletów na lot obsługiwany przez operatora z państwa trzeciego, jeżeli operator z państwa trzeciego jest objęty zakazem prowadzenia operacji w trybie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 lub nie zachowuje zgodności ze stosownymi normami ICAO.

ORO.AOC.120 Zatwierdzenia do prowadzenia szkoleń personelu pokładowego oraz do wystawiania zaświadczeń dla personelu pokładowego

a) W przypadku zamiaru prowadzenia szkoleń wymaganych w załączniku V (część CC) do ►M4 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 ◄, operator składa wniosek do właściwego organu i uzyskuje od niego zatwierdzenie. W tym celu wnioskodawca musi wykazać, że spełnia wymagania dotyczące prowadzenia i treści szkolenia ustalone w CC.TRA.215 i CC.TRA.220 wspomnianego załącznika, a także przedstawia właściwemu organowi:

1) datę planowanego rozpoczęcia działalności;

2) dane osobowe i kwalifikacje instruktorów odpowiednie do elementów planowanego szkolenia;

▼B

3) nazwy i adresy ośrodków szkoleniowych, w których prowadzone będzie szkolenie;

4) opis infrastruktury, metod szkoleniowych, podręczników i urządzeń imitujących, które będą wykorzystywane podczas szkolenia; oraz

5) plany tematyczne oraz odpowiednie programy szkolenia.

b) Jeżeli państwo członkowskie postanowi, zgodnie z przepisami ARA.CC.200 załącznika VI (część ARA) do ►M4 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 ◄, że operatorzy mogą uzyskiwać zatwierdzenia do wystawiania zaświadczeń dla personelu pokładowego, wnioskodawca, oprócz spełnienia wymagań podanych w lit. a), musi:

1) wykazać przed właściwym organem, że:

(i) dana organizacja posiada zdolność wykonywania tego zadania oraz możliwość przyjęcia odpowiedzialności z tego tytułu;

(ii) personel egzaminujący posiada odpowiednie kwalifikacje i jest wolny od konfliktu interesów; oraz

2) przedstawić procedury i określone warunki:

(i) prowadzenia egzaminów wymaganych w CC.TRA.220;

(ii) wystawiania zaświadczeń dla personelu pokładowego; oraz

(iii) dostarczania właściwemu organowi wszelkich odpowiednich informacji i dokumentów dotyczących wystawianych przez siebie zaświadczeń oraz ich posiadaczy, na potrzeby umożliwienia temu organowi prowadzenia dokumentacji, sprawowania nadzoru i podejmowania działań egzekwujących.

c) Zatwierdzenia, o których mowa w lit. a) i b), są wyszczególniane w specyfikacjach operacyjnych.

▼M15

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

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

1) określenie stosownych wymagań;

2) opis wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi stosowanymi przy prowadzeniu operacji CAT i operacji niezarobkowych;

3) sposób zapewnienia pełnego zaznajomienia całego personelu biorącego udział w tych operacjach z odpowiednimi procedurami.

b) Posiadacz AOC przestrzega przepisów:

1) załącznika VIII (część SPO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym;

2) załącznika VII (część NCO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym.

c) Posiadacz AOC prowadzący operacje, o których mowa w lit. a) i b), nie jest zobowiązany do przedstawiania zgłoszenia zgodnie z niniejszym załącznikiem.

▼M15

d) Posiadacz AOC określa rodzaj lotu, zgodnie z wykazem w swojej instrukcji operacyjnej, we wszystkich dokumentach dotyczących lotu (operacyjnym planie lotu, liście ładunkowej i innych równoważnych dokumentach).

▼M7

ORO.AOC.130 Monitorowanie parametrów lotu – samoloty

a) Operator ustanawia i utrzymuje program monitorowania parametrów lotu dla samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 27 000 kg. Program ten włącza się do systemu zarządzania operatora.

b) Program monitorowania parametrów lotu nie przewiduje sankcji i obejmuje odpowiednie środki ochrony źródła/źródeł danych.

▼B

ORO.AOC.135 Wymagania dotyczące personelu

▼M15

a) Zgodnie z pkt ORO.GEN.210 lit. b) operator wyznacza osoby odpowiedzialne za zarządzanie i nadzór nad następującymi obszarami:

1) operacje lotnicze;

2) szkolenie członków załogi;

3) operacje naziemne;

4) ciągła zdatność do lotu lub umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014, w zależności od przypadku.

▼B

b) *Odpowiedniość i kompetencje personelu*

1) Operator zatrudnia personel wystarczający do prowadzenia planowanych operacji lotniczych i naziemnych.

2) Cały personel wyznaczony do wykonywania lub bezpośrednio zaangażowany w wykonywanie operacji lotniczych i naziemnych musi:

(i) być odpowiednio przeszkolony;

(ii) wykazać zdolność do wykonywania powierzonych czynności; oraz

(iii) być świadomy swoich obowiązków oraz znaczenia wykonywanych czynności dla całości operacji.

c) *Nadzór nad personelem*

1) Operator wyznacza odpowiednią liczbę osób nadzorujących pracę personelu, biorąc pod uwagę swoją strukturę organizacyjną oraz liczbę zatrudnionych pracowników.

2) Należy określić czynności i obowiązki osób nadzorujących oraz stworzyć wszelkie inne niezbędne mechanizmy zapewniające możliwość wywiązania się tych osób z obowiązków nadzorczych.

3) Nadzór nad członkami załóg i personelem zaangażowanym w prowadzenie operacji jest sprawowany przez osoby posiadające odpowiednie doświadczenie i umiejętności zapewniające osiągnięcie standardów określonych w instrukcji operacyjnej.

ORO.AOC.140 Wymagania dotyczące infrastruktury

Zgodnie z ORO.GEN.215, operator:

a) wykorzystuje odpowiednią infrastrukturę obsługi naziemnej w celu zapewnienia bezpiecznej obsługi swoich lotów;

b) organizuje w swojej głównej bazie operacyjnej zaplecze wsparcia operacyjnego, właściwe dla obszaru i rodzaju operacji; oraz

▼B

c) zapewnia w każdej bazie operacyjnej wystarczającą powierzchnię roboczą dla personelu, którego działania mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych. Należy uwzględnić potrzeby personelu naziemnego, personelu związanego z kierowaniem operacjami, przechowywaniem i udostępnianiem niezbędnych zapisów oraz planowaniem operacji lotniczych przez załogi.

ORO.AOC.150 Wymagania dotyczące dokumentacji

a) Operator musi zorganizować proces opracowywania instrukcji i wszelkich innych wymaganych dokumentów oraz poprawek do nich.

b) Operator musi posiadać zdolność dystrybuowania instrukcji operacyjnych i innych informacji bez zbędnej zwłoki.

▼M1

PODCZĘŚĆ DEC

ZGŁOSZENIE

ORO.DEC.100 Zgłoszenie

▼M4

Operator skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym wykonujący operacje niezarobkowe lub niezarobkowe operacje specjalistyczne oraz operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi:

▼M1

a) przedstawić właściwemu organowi wszelkie stosowne informacje przed rozpoczęciem działalności, korzystając z formularza znajdującego się w dodatku I do niniejszego załącznika;

b) przekazać właściwemu organowi wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, z których korzysta;

c) zachować zgodność ze stosownymi wymaganiami oraz z informacjami podanymi w zgłoszeniu;

d) niezwłocznie informować właściwy organ o wszelkich zmianach w swoim zgłoszeniu lub w sposobach spełnienia wymagań, z których korzysta, poprzez dostarczenie zmienionego zgłoszenia z wykorzystaniem formularza znajdującego się w dodatku I do niniejszego załącznika; oraz

e) powiadomić właściwy organ o zaprzestaniu działalności.

▼M4

PODCZĘŚĆ SPO

ZAROBKOWE OPERACJE SPECJALISTYCZNE

ORO.SPO.100 Wspólne wymagania dotyczące operatorów wykonujących zarobkowe operacje specjalistyczne

a) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne, oprócz spełnienia wymagań ORO.DEC.100, musi również spełniać wymagania ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 i ORO.AOC.150.

b) Statek powietrzny musi posiadać świadectwo zdatności do lotu (CofA) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub musi być wzięty w leasing zgodnie z lit. c).

▼M15

c) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu oraz spełnić następujące warunki:

1) w przypadku gdy bierze statek powietrzny operatora z państwa trzeciego w leasing z załogą:

(i) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 ([1]) oraz niniejszym rozporządzeniem;

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

▼M15

(ii) statek powietrzny operatora z państwa trzeciego posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

(iii) czas trwania leasingu z załogą nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;

2) w przypadku gdy bierze statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim w leasing bez załogi:

(i) zidentyfikowano potrzebę operacyjną, która nie może zostać zaspokojona poprzez leasing statku powietrznego zarejestrowanego w Unii;

(ii) czas trwania leasingu bez załogi nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;

(iii) normy bezpieczeństwa statku powietrznego z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014;

(iv) statek powietrzny jest wyposażony zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Udzielanie zezwoleń na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka

a) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi wystąpić o zezwolenie wydawane przez właściwy organ dla operatora i uzyskać je przed rozpoczęciem zarobkowej operacji specjalistycznej wysokiego ryzyka:

1) która jest przeprowadzana nad obszarem, gdzie w sytuacji awaryjnej istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo osób trzecich na ziemi; lub

2) która – według ustaleń właściwego organu dla miejsca, w którym operacja jest prowadzona – ze względu na swoją specyfikę oraz środowisko lokalne, w którym jest prowadzona, jest źródłem wysokiego ryzyka, w szczególności dla osób trzecich na ziemi.

b) Operator przedstawia właściwemu organowi następujące informacje:

1) oficjalną nazwę i nazwę handlową, adres oraz adres korespondencyjny wnioskodawcy;

2) opis systemu zarządzania, w tym strukturę organizacyjną;

3) opis proponowanej działalności, w tym typ/typy oraz liczbę statków powietrznych, które mają być eksploatowane;

4) dokumentację dotyczącą oceny ryzyka oraz odpowiednie standardowe procedury operacyjne, wymagane na podstawie SPO.OP.230;

5) oświadczenie, że całość dokumentacji wysłanej właściwemu organowi została sprawdzona przez operatora i uznana za spełniającą stosowne wymagania.

c) Wniosek o wydanie zezwolenia lub wprowadzenie do niego zmiany składa się w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ, z uwzględnieniem stosownych wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych.

ORO.SPO.115 Zmiany

a) Wszelkie zmiany mające wpływ na zakres zezwolenia lub operacje objęte zezwoleniem wymagają uprzedniego zatwierdzenia ze strony właściwego organu. Wszelkie zmiany nieuwzględnione w początkowej ocenie ryzyka powodują konieczność przedłożenia właściwemu organowi zmienionej oceny ryzyka oraz SOP.

▼M4

b) Wniosek o zatwierdzenie zmiany składa się przed wprowadzeniem takiej zmiany, aby umożliwić właściwemu organowi stwierdzenie ciągłej zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz wprowadzenie, w razie konieczności, poprawek do zezwolenia. Operator dostarcza właściwemu organowi wszelkie odpowiednie dokumenty.

c) Daną zmianę wolno wprowadzić wyłącznie po uzyskaniu od właściwego organu formalnego zatwierdzenia zgodnie z ARO.OPS.150.

d) Podczas wprowadzania takich zmian operator prowadzi działalność zgodnie ze stosownymi warunkami określonymi przez właściwy organ.

ORO.SPO.120 Utrzymanie ważności

a) Operator posiadający zezwolenie na operacje specjalistyczne przestrzega zakresu i uprawnień określonych w zezwoleniu.

b) Posiadane przez operatora zezwolenie zachowuje ważność pod warunkiem, że:

1) operator spełnia odpowiednie wymagania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących postępowania z nieprawidłowościami określonych w ORO.GEN.150;

2) właściwy organ ma zapewniony dostęp do operatora zgodnie z ORO.GEN.140 do celów stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych; oraz

3) nie zrzeczono się zezwolenia ani nie zostało ono cofnięte.

b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu zezwolenia należy je niezwłocznie zwrócić właściwemu organowi.

▼B

PODCZĘŚĆ MLR

INSTRUKCJE, DZIENNIKI I ZAPISY

ORO.MLR.100 Instrukcja operacyjna — zasady ogólne

a) Operator ustanawia instrukcję operacyjną zgodnie z pkt 8.b. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M4

b) Treść instrukcji operacyjnej musi odzwierciedlać wymagania określone w – odpowiednio – niniejszym załączniku, załączniku IV (część CAT), załączniku V (część SPA), załączniku VI (część NCC) i załączniku VIII (część SPO) oraz nie może być sprzeczna z – odpowiednio – warunkami specyfikacji operacyjnych dla certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), zezwoleniem SPO bądź zgłoszeniem i towarzyszącym mu wykazem zatwierdzeń szczególnych.

▼B

c) Instrukcję operacyjną można wydać w oddzielnych częściach.

d) Cały personel operacyjny musi mieć łatwy dostęp do tych części instrukcji operacyjnej, które dotyczą wykonywanych przez niego czynności.

e) Instrukcja operacyjna podlega ciągłym aktualizacjom. Wszyscy członkowie personelu są informowani o zmianach, które dotyczą wykonywanych przez nich czynności.

f) Każdy członek załogi otrzymuje do użytku osobistego kopię odpowiednich sekcji instrukcji operacyjnej dotyczących wykonywanych przez niego czynności. Każdy posiadacz instrukcji operacyjnej lub odpowiednich jej części odpowiada za ich aktualizowanie poprzez wprowadzanie poprawek i zmian przekazywanych przez operatora.

▼B

g) W odniesieniu do posiadaczy AOC:

1) w przypadku poprawek, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.115 lit. b) i ORO.GEN.130 lit. c), operator przedstawia właściwemu organowi planowane poprawki przed datą ich wejścia w życie; oraz

2) w przypadku poprawek do procedur związanych z pozycjami podlegającymi uprzedniemu zatwierdzeniu zgodnie z ORO.GEN.130, zatwierdzenie uzyskuje się przed wejściem danej poprawki w życie.

▼M4

g1) W odniesieniu do wszelkich zmian związanych ze standardowymi procedurami operacyjnymi objętymi zezwoleniem posiadacz zezwolenia SPO musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie, zanim dana zmiana zacznie obowiązywać.

▼B

h) Nie naruszając przepisów lit. g) ►M4 i g1) ◄, w przypadku gdy interes bezpieczeństwa wymaga niezwłocznego wprowadzenia poprawek lub zmian, można je opublikować i zastosować niezwłocznie, pod warunkiem złożenia wniosków o wydanie odpowiednich zatwierdzeń.

i) Operator wprowadza wszystkie poprawki i zmiany wymagane przez właściwy organ.

j) Operator zapewnia odpowiednie odzwierciedlenie informacji pochodzących z zatwierdzonych dokumentów, a także ich poprawek, w instrukcji operacyjnej. Wymóg ten jednakże nie uniemożliwia operatorowi stosowania w instrukcji operacyjnej bardziej ostrożnych danych i procedur.

k) Operator dopilnowuje, aby każdy członek personelu rozumiał język, w którym napisane są te części instrukcji operacyjnej, które odnoszą się do wykonywanych przez niego czynności i obowiązków. Treść instrukcji operacyjnej musi być przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności oraz uwzględnia zasady dotyczące czynnika ludzkiego.

ORO.MLR.101 ►M1 Instrukcja operacyjna – struktura zarobkowego transportu lotniczego ◄

▼M14

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

▼B

a) Część A: zasady ogólne/podstawowe, w tym wszystkie zasady operacyjne, instrukcje i procedury nieodnoszące się do określonego typu statku powietrznego;

b) Część B: zagadnienia związane z obsługą statku powietrznego, obejmujące wszystkie instrukcje i procedury odnoszące się do określonego typu statku powietrznego, z uwzględnieniem różnic między typami/klasami, wariantami lub poszczególnymi egzemplarzami użytkowanych przez operatora statków powietrznych;

c) Część C: operacje zarobkowego transportu lotniczego, w tym informacje i instrukcje dotyczące trasy/roli/obszaru oraz lotniska/miejsca operacji lotniczej;

d) Część D: szkolenie, w tym wszystkie instrukcje szkoleniowe dla personelu wymagane w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji.

▼B

ORO.MLR.105 Wykaz wyposażenia minimalnego

▼M5

a) Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) opracowuje się zgodnie z pkt 8.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w oparciu o odpowiedni główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) określony w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012. Jeżeli MMEL nie został ustanowiony jako część danych dotyczących zgodności operacyjnej, MEL może się opierać się na odpowiednim MMEL uznanym przez państwo operatora lub rejestracji, stosownie do przypadku.

▼B

b) MEL oraz wszelkie poprawki do niego są zatwierdzane przez właściwy organ.

c) Po każdej zmianie treści MMEL operator wprowadza do MEL odpowiednie poprawki, zachowując możliwe do przyjęcia terminy.

d) Oprócz wykazu pozycji, MEL musi zawierać:

1) preambułę, w tym wytyczne i definicje dla korzystających z niego załóg lotniczych i personelu obsługi technicznej;

2) status ostatnich zmian MMEL, na podstawie którego opracowano MEL, a także status ostatnich zmian MEL;

3) określenie zakresu, granic i przeznaczenia MEL.

e) Operator:

1) ustala czas na usunięcie usterek dla każdego niedziałającego przyrządu, elementu wyposażenia lub funkcji wymienionej w MEL. Podany w MEL czas na usunięcie usterki jest przynajmniej tak samo restrykcyjny jak odpowiedni czas na usunięcie usterki podany w MMEL;

2) ustanawia skuteczny program usuwania usterek;

3) eksploatuje statek powietrzny po upływie czasu na usunięcie usterki podanego w MEL, wyłącznie jeżeli:

(i) usterka została usunięta; lub

(ii) czas na usunięcie usterki został przedłużony zgodnie z lit. f).

f) Z zastrzeżeniem uzyskania zatwierdzenia od właściwego organu, operator może skorzystać z procedury jednorazowego przedłużenia czasu na usunięcie usterki kategorii B, C i D, pod warunkiem że:

1) przedłużenie czasu na usunięcie usterki mieści się w zakresie MMEL dla danego typu statku powietrznego;

2) czas na usunięcie usterki jest przedłużany maksymalnie o tyle, ile wynosi długość czasu na usunięcie usterki podana w MEL;

3) przedłużenie czasu na usunięcie usterki nie jest wykorzystywane jako normalny element procesu usuwania usterek wyposażenia znajdującego się w MEL i korzysta się z niego tylko w przypadku, gdy usunięcie usterki uniemożliwiły zdarzenia, na które operator nie miał wpływu;

4) operator sporządził opis szczegółowych czynności i obowiązków w zakresie kontrolowania przedłużeń czasu na usunięcie usterek;

5) właściwy organ jest zawiadamiany o każdym przedłużeniu czasu na usunięcie usterki; oraz

6) przygotowano plan jak najszybszego usunięcia usterki.

g) Operator ustanawia procedury operacyjne i procedury obsługi technicznej, o których mowa w MEL, z uwzględnieniem procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej, o których mowa w MMEL. Procedury te stanowią część instrukcji lub MEL operatora.

h) Operator wprowadza stosowne poprawki do procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej, o których mowa w MEL, po wprowadzeniu wszelkich stosownych zmian do procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej, o których mowa w MMEL.

i) O ile MEL nie stanowi inaczej, operator wykonuje:

▼B

1) procedury operacyjne, o których mowa w MEL, podczas planowania lub wykonywania operacji z niedziałającym elementem wymienionym w wykazie; oraz

2) procedury obsługi technicznej, o których mowa w MEL, przed wykonaniem operacji z niedziałającym elementem wymienionym w wykazie.

j) Z zastrzeżeniem każdorazowego uzyskania zatwierdzenia od właściwego organu, operator może eksploatować statek powietrzny z niedziałającymi przyrządami, elementami wyposażenia lub funkcjami nieobjętymi ograniczeniami MEL, ale objętymi ograniczeniami MMEL, pod warunkiem że:

▼M2

1) dane przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje są objęte zakresem MMEL określonym w lit. a);

2) zatwierdzenia nie wykorzystuje się jako normalnego elementu prowadzenia operacji poza ograniczeniami zatwierdzonego MEL i korzysta się z niego wyłącznie w przypadku, gdy zachowanie zgodności z wymaganiami MEL uniemożliwiły zdarzenia, na które operator nie miał wpływu;

3) operator sporządził opis szczegółowych czynności i obowiązków w zakresie kontrolowania eksploatacji statku powietrznego objętego takim zatwierdzeniem; oraz

4) przygotowano plan jak najszybszej naprawy niedziałających przyrządów, elementów wyposażenia lub funkcji, albo przywrócenia statku powietrznego do eksploatacji w ramach ograniczeń MEL.

ORO.MLR.110 Dziennik podróży

Szczegółowe dane dotyczące statku powietrznego, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się dla każdego lotu lub serii lotów w postaci dziennika podróży lub dokumentu równoważnego.

ORO.MLR.115 Prowadzenie dokumentacji

▼M4

a) Następującą dokumentację przechowuje się przez co najmniej 5 lat:

1) w przypadku operatorów CAT, dokumentację dotyczącą działalności, o której mowa w ORO.GEN.200;

2) w przypadku operatorów, którzy dokonali zgłoszenia, kopię zgłoszenia operatora, szczegółowe informacje na temat posiadanych zatwierdzeń i instrukcji operacyjnej;

3) w przypadku posiadaczy zezwolenia SPO, oprócz dokumentacji, o której mowa w lit. a) pkt 2, dokumentację dotyczącą oceny ryzyka przeprowadzonej zgodnie z SPO.OP.230 oraz odpowiednie standardowe procedury operacyjne.

▼B

b) Następujące informacje wykorzystywane do przygotowania i wykonania lotu, wraz ze związanymi z nimi sprawozdaniami, przechowuje się przez 3 miesiące:

1) plan operacyjny lotu, jeśli ma zastosowanie;

2) wiadomość/wiadomości NOTAM (notice to airmen) dotyczące danej trasy i dokumentacja służby informacji lotniczej AIS (Aeronautical Information Services) na potrzeby przygotowania lotu, jeżeli są edytowane przez operatora;

3) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia;

4) zawiadomienia o ładunkach specjalnych, w tym ►M4 w stosownych przypadkach ◄ pisemne informacje dla dowódcy/pilota dowódcy na temat materiałów niebezpiecznych;

5) dziennik podróży lub dokument równoważny; oraz

6) sprawozdanie/sprawozdania z lotu do celów rejestrowania szczegółów każdego zdarzenia lub wydarzenia, którego zgłoszenie lub zarejestrowanie dowódca/pilot dowódca uzna za konieczne.

▼B

c) Akta personelu przechowuje się zgodnie z poniższą tabelą:

Licencja załogi lotniczej i zaświadczenie dla personelu pokładowego	Dopóki członek załogi korzysta z uprawnień wynikających z licencji lub zaświadczenia na rzecz operatora
Szkolenia, sprawdziany i kwalifikacje członka załogi	3 lata
Zapisy dotyczące bieżącej praktyki członka załogi	15 miesięcy
Kompetencje członka załogi w zakresie tras i lotnisk/zadań oraz obszaru operacji, stosownie do przypadku	3 lata
Szkolenie z zakresu materiałów niebezpiecznych, stosownie do przypadku	3 lata
Dokumentacja szkoleń/kwalifikacji innych członków personelu, dla których wymagana jest realizacja programu szkoleniowego	Dokumentacja z 2 ostatnich szkoleń

d) Operator musi:

1) zachowywać zapisy dotyczące wszystkich szkoleń, sprawdzianów i kwalifikacji każdego członka załogi przewidziane w części ORO; oraz

2) udostępniać te zapisy danemu członkowi załogi na jego żądanie.

e) Operator zachowuje informacje wykorzystane do przygotowania i wykonania lotu oraz dokumentację szkoleń personelu, nawet jeżeli przestanie być operatorem danego statku powietrznego lub pracodawcą danego członka załogi, o ile nie upłynęły terminy przewidziane w lit. c).

f) Jeżeli członek załogi zostaje członkiem załogi u innego operatora, dotychczasowy operator udostępnia zapisy dotyczące tego członka załogi nowemu operatorowi, pod warunkiem że mieści się to w terminach przewidzianych w lit. c).

PODCZĘŚĆ SEC

OCHRONA

▼M16

ORO.SEC.100 Ochrona kabiny załogi lotniczej – samoloty

a) Kiedy samolot jest wyposażony w bezpieczne drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą mieć możliwość zamknięcia na klucz oraz należy ustanowić środki, za pomocą których personel pokładowy może informować załogę lotniczą o podejrzanych działaniach lub naruszeniach przepisów ochrony w kabinie pasażerskiej.

b) Wszystkie samoloty pasażerskie, które wykonują zarobkowy przewóz pasażerów, muszą być wyposażone w zatwierdzone bezpieczne drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, które można otwierać i zamykać z każdego stanowiska pilota, zaprojektowane tak, aby spełniały stosowne wymagania dotyczące zdatności do lotu, w przypadku gdy samoloty te należą do jednej z następujących kategorii:

1) samoloty o MCTOM powyżej 54 500 kg;

2) samoloty o MCTOM powyżej 45 500 kg i MOPSC powyżej 19; lub

▼M16

3) samoloty o MOPSC powyżej 60.

c) W każdym samolocie wyposażonym w bezpieczne drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej zgodnie z lit. b):

1) drzwi te są zamykane przed uruchomieniem silników do startu i muszą pozostać zamknięte, gdy wymaga tego procedura ochrony lub na polecenie pilota dowódcy, do czasu wyłączenia silników po lądowaniu, z wyjątkiem sytuacji gdy uznano, że konieczne jest wejście do kabiny załogi lotniczej upoważnionych osób lub ich wyjście z niej zgodnie z krajowymi programami ochrony lotnictwa cywilnego;

2) należy umożliwić monitorowanie obszaru poza kabiną załogi lotniczej z każdego stanowiska pilota, w zakresie niezbędnym do identyfikacji osób, które proszą o pozwolenie na wejście do kabiny załogi lotniczej, oraz do wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.

▼M4

ORO.SEC.105 Ochrona kabiny załogi lotniczej – śmigłowce

▼B

W śmigłowcu wykorzystywanym do przewozu pasażerów, w którym zainstalowano drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą mieć możliwość zamykania na klucz z kabiny załogi lotniczej w celu uniemożliwienia nieuprawnionego dostępu.

PODCZĘŚĆ FC

ZAŁOGA LOTNICZA

▼M4

ORO.FC.005 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania, które operator musi spełnić w zakresie wyszkolenia, doświadczenia i kwalifikacji załogi lotniczej, i obejmuje:

a) SEKCJĘ 1, w której określono wspólne wymagania mające zastosowanie zarówno do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, jak i do wszelkich operacji zarobkowych;

▼M14

b) SEKCJĘ 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego, z wyjątkiem operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej oraz w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:

1) jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MCTOM nie większej niż 5 700 kg i MOPSC nie większej niż 5; lub

2) jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym o MOPSC nie większej niż 5;

▼M4

c) SEKCJĘ 3, w której określono dodatkowe wymagania dotyczące zarobkowych operacji specjalistycznych oraz operacji, o których mowa w lit. b) pkt 1 i 2.

▼M1

SEKCJA 1

Wymagania wspólne

▼B

ORO.FC.100 Skład załogi lotniczej

a) Skład załogi lotniczej oraz liczba członków załogi lotniczej na wyznaczonych stanowiskach załogi są nie mniejsze niż minimum określone w instrukcji użytkowania statku powietrznego w locie lub w ograniczeniach operacyjnych przewidzianych dla danego statku powietrznego.

b) Załoga lotnicza jest powiększana o dodatkowych członków, jeżeli jest to wymagane dla danego rodzaju operacji, i nie może być zmniejszana poniżej liczby określonej w instrukcji operacyjnej.

c) Każdy członek załogi lotniczej musi posiadać licencję i uprawnienia wydane lub zaakceptowane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011 ([1]) i odpowiednie do wykonywania powierzonych mu czynności.

▼M21

d) Członek załogi lotniczej może podczas lotu zostać zastąpiony w wykonywaniu czynności pilotowania przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.

▼B

e) W przypadku korzystania z usług członków załogi lotniczej będących osobami pracującymi na zlecenie lub w niepełnym wymiarze godzin, operator sprawdza, czy spełnione są wszystkie stosowne wymagania niniejszej podczęści oraz odpowiednie elementy załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, w tym wymagania dotyczące bieżącej praktyki, biorąc przy tym pod uwagę wszystkie usługi świadczone przez danego członka załogi lotniczej innemu operatorowi/operatorom, w celu ustalenia w szczególności:

1) całkowitej liczby obsługiwanych typów lub wariantów statków powietrznych; oraz

2) stosownych ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku.

▼M21

f) Szczególne wymagania dotyczące operacji śmigłowcowych.

Jeżeli śmigłowiec jest użytkowany z załogą składającą się z dwóch pilotów, każdy z pilotów musi:

1) posiadać zaświadczenie zaliczenia szkolenia w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej na śmigłowcach zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 albo

2) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej.

ORO.FC.105 Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy

a) Zgodnie z pkt 8.6 załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, jeden pilot spośród członków załogi lotniczej, posiadający kwalifikacje pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, jest wyznaczany przez operatora na pilota dowódcę lub – w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego – na dowódcę.

b) Operator wyznacza członka załogi lotniczej do pełnienia funkcji pilota dowódcy/dowódcy wyłącznie w przypadku, gdy mają zastosowanie wszystkie poniższe warunki:

1) członek załogi lotniczej posiada minimalny poziom doświadczenia określony w instrukcji operacyjnej;

2) członek załogi lotniczej posiada odpowiednią wiedzę o trasie lub obszarze, nad którym ma odbyć się lot, a także o lotniskach, w tym lotniskach zapasowych, urządzeniach i procedurach, które mają być wykorzystane;

3) dla operacji w załogach wieloosobowych, członek załogi lotniczej ukończył szkolenie dowódcze operatora, w przypadku awansu z drugiego pilota na pilota dowódcę/dowódcę.

([1]) Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1.

▼M21

c) W przypadku operacji zarobkowych przy użyciu samolotów i śmigłowców, pilot dowódca/dowódca lub pilot, któremu można przekazać prowadzenie lotu, musi mieć ukończone wstępne szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy lub obszaru, nad którym ma odbyć się lot, a także lotnisk, urządzeń i procedur, które mają być wykorzystane, oraz utrzymywać tę wiedzę w następujący sposób:

1) ważność wiedzy o lotniskach utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danym lotnisku w okresie 12 miesięcy kalendarzowych;

2) wiedzę o trasie lub obszarze utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danej trasie lub danym obszarze w okresie 36 miesięcy. Ponadto wymagane jest szkolenie przypominające w zakresie wiedzy o trasie lub obszarze, jeżeli w okresie 36 miesięcy nie wykonywano lotów na danej trasie lub obszarze przez 12 miesięcy.

d) Niezależnie od przepisów lit. c) w przypadku operacji wykonywanych według VFR w dzień samolotami i śmigłowcami w klasie osiągów B i C, szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy i lotnisk można zastąpić szkoleniem zapoznawczym dotyczącym danego obszaru.

▼B

ORO.FC.110 Mechanik pokładowy

W przypadku gdy konstrukcja samolotu przewiduje oddzielne stanowisko mechanika pokładowego, w skład załogi lotniczej wchodzi jeden członek załogi odpowiednio wykwalifikowany zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi.

ORO.FC.115 Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)

a) Przed przystąpieniem do wykonywania operacji, członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (crew resource management, CRM) odpowiednie do jego funkcji, zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej.

b) Elementy szkolenia CRM są włączane do szkoleń na typ lub klasę statku powietrznego, szkoleń okresowych oraz szkolenia dowódczego.

ORO.FC.120 Szkolenie przejściowe u operatora

a) W przypadku operacji samolotowych lub śmigłowcowych, członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenie przejściowe u operatora przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych bez nadzoru:

1) przy przechodzeniu na statek powietrzny, który wymaga zdobycia nowego uprawnienia na typ lub klasę;

2) przy podejmowaniu pracy u operatora.

b) Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje szkolenie na wyposażeniu zainstalowanym w danym statku powietrznym odpowiednie do funkcji poszczególnych członków załogi lotniczej.

▼M21

ORO.FC.125 Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze, szkolenia z wyposażenia i procedur

a) Członkowie załogi lotniczej muszą ukończyć szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze, jeżeli jest to wymagane załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

b) Członkowie załogi lotniczej muszą ukończyć szkolenie z wyposażenia i procedur w przypadku zmiany wyposażenia lub zmiany procedur wymagających dodatkowej wiedzy na temat obecnie eksploatowanych typów lub wariantów.

c) Instrukcja operacyjna określa, kiedy wymagane jest przeprowadzenie szkolenia w różnicach lub szkolenia zapoznawczego, lub szkolenia z wyposażenia i procedur.

▼B

ORO.FC.130 Szkolenia okresowe i sprawdziany

▼M21

a) Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć coroczne szkolenie okresowe w locie i na ziemi, odpowiednie do typu lub wariantu statku powietrznego, i szkolenie z zakresu urządzeń statku powietrznego, na którym wykonuje loty, w tym szkolenie z rozmieszczenia oraz użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie statku powietrznego.

▼B

b) Każdy członek załogi lotniczej jest okresowo poddawany sprawdzianom w celu wykazania się fachowością w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych.

ORO.FC.135 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela

Członkowie załogi lotniczej, którzy mogą być wyznaczeni do wykonywania lotów z każdego fotela pilota, kończą odpowiednie szkolenia i sprawdziany zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej.

▼M21

ORO.FC.140 Loty na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego

a) Członkowie załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego muszą spełniać wymagania przewidziane w niniejszej podczęści dla każdego typu lub wariantu, chyba że w obowiązkowej części danych dotyczących zdolności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do danego typu lub wariantu przewidziano możliwość zaliczania na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki.

b) Operator może zdefiniować grupy typów śmigłowców jednosilnikowych. Sprawdzian umiejętności u operatora na jednym typie jest ważny dla wszystkich pozostałych typów w obrębie grupy, jeżeli spełnione są oba poniższe warunki:

1) grupa ta obejmuje wyłącznie jednosilnikowe śmigłowce turbinowe użytkowane w lotach VFR albo obejmuje wyłącznie jednosilnikowe śmigłowce tłokowe użytkowane w lotach VFR;

2) w przypadku operacji CAT, w cyklu trzyletnim przeprowadza się co najmniej dwa sprawdziany umiejętności u operatora na dany typ.

c) W przypadku operacji specjalistycznych elementy szkolenia na statku powietrznym lub FSTD oraz sprawdzian umiejętności u operatora, które obejmują odpowiednie aspekty związane z zadaniem specjalistycznym i nie są związane z danym typem lub grupą typów, mogą zostać zaliczone na poczet pozostałych grup lub typów, na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez operatora.

d) W przypadku operacji na więcej niż jednym typie lub wariancie śmigłowca, używanych do prowadzenia wystarczająco podobnych operacji, jeżeli sprawdziany w lotach liniowych odbywają się rotacyjnie pomiędzy typami lub wariantami, każdy sprawdzian w lotach liniowych musi potwierdzić ważność takiego sprawdzianu dla pozostałych typów lub wariantów śmigłowca.

e) W instrukcji operacyjnej precyzuje się odpowiednie procedury i wszelkie ograniczenia operacyjne dla każdego przypadku wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego.

▼M18

ORO.FC.145 Przeprowadzanie szkoleń, sprawdzianów i ocen

a) Wszystkie szkolenia, sprawdziany i oceny wymagane w niniejszej podczęści przeprowadza się zgodnie z programami i planami tematycznymi szkoleń określonymi przez operatora w instrukcji operacyjnej;

▼M18

b) Opracowując programy i plany tematyczne szkoleń, operator uwzględnia stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zdolności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

▼M21

c) W przypadku operacji CAT programy szkoleń i sprawdzianów, w tym programy nauczania oraz wykorzystanie środków służących realizacji programu, takich jak indywidualne szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD) i inne rozwiązania szkoleniowe, muszą być zatwierdzone przez właściwy organ.

d) Urządzenie FSTD wykorzystywane w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszej podczęści musi podlegać procesowi kwalifikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 i musi w najlepszy możliwy sposób odzwierciedlać statek powietrzny wykorzystywany przez operatora. Różnice między FSTD a danym statkiem powietrznym są opisywane i omawiane podczas odprawy lub szkolenia, stosownie do przypadku.

▼M18

e) Operator ustanawia system odpowiedniego monitorowania zmian w FSTD oraz dopilnowuje, aby zmiany te nie miały wpływu na adekwatność programów szkoleniowych.

▼M21

f) Operator monitoruje ważność każdego szkolenia okresowego i sprawdzianu.

g) Okresy ważności wymagane w niniejszej podczęści są liczone od końca miesiąca, w którym ukończono bieżącą praktykę, szkolenie lub sprawdzian.

▼M18

ORO.FC.146 Personel realizujący szkolenia, sprawdziany i oceny

a) Wszystkie szkolenia, sprawdziany i oceny wymagane w niniejszej podczęści przeprowadzane są przez odpowiednio wykwalifikowany personel.

▼M21

b) W przypadku szkoleń, sprawdzianów w locie i na symulatorze lotów oraz ocen personel prowadzący szkolenie i przeprowadzający sprawdziany lub oceny musi posiadać kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011. Ponadto personel prowadzący szkolenia i przeprowadzający sprawdziany w zakresie operacji specjalistycznych musi posiadać odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzenia danej operacji.

▼M18

c) W przypadku programu EBT personel przeprowadzający ocenę i prowadzący szkolenia musi:

1) posiadać certyfikaty/upoważnienia instruktora lub egzaminatora określone w załączniku I (część FCL);

2) mieć ukończony program standaryzacji podejścia instruktorów EBT realizowany przez operatora. Obejmuje to wstępny program standaryzacji i okresowy program standaryzacji.

Ukończenie wstępnego programu standaryzacji EBT u operatora będzie uprawniało instruktora do przeprowadzania w praktyce oceny EBT.

▼M21

d) Niezależnie od przepisów lit. b) sytuacyjnej oceny kompetencji może dokonać wyznaczony przez operatora odpowiednio wykwalifikowany dowódca, który przeszedł program standaryzacji w zakresie koncepcji EBT i oceny kompetencji (oceniający zadania sytuacyjne).

e) Niezależnie od przepisów lit. b) szkolenie na statku powietrznym lub FSTD oraz sprawdzian umiejętności u operatora może przeprowadzić wyznaczony przez operatora odpowiednio wykwalifikowany dowódca posiadający certyfikat FI/TRI/SFI oraz wyznaczony przez operatora do dowolnej z następujących operacji:

▼M21

1) operacje CAT wykonywane przez śmigłowce spełniające kryteria określone w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 2;

2) operacje CAT wykonywane przez śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia;

3) operacje CAT wykonywane samolotami w klasie osiągów B, które nie spełniają kryteriów określonych w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 1.

f) Niezależnie od przepisów lit. b) szkolenie na statku powietrznym lub FSTD oraz wykazanie kompetencji/sprawdzian umiejętności u operatora może przeprowadzić odpowiednio wykwalifikowany pilot dowódca/dowódca wyznaczony przez operatora do dowolnej z następujących operacji:

1) operacje specjalistyczne;

▼M26

2) operacje CAT wykonywane przez samoloty spełniające kryteria określone w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 1.

▼M21

g) Niezależnie od przepisów lit. b) sprawdzian w lotach liniowych może być przeprowadzony przez odpowiednio wykwalifikowanego dowódcę wyznaczonego przez operatora.

h) Operator informuje właściwy organ o osobach wyznaczonych na mocy lit. e)–g).

▼M1

SEKCJA 2

Dodatkowe wymagania dla operacji zarobkowego transportu lotniczego

▼B

ORO.FC.200 Skład załogi lotniczej

a) W składzie każdej załogi lotniczej nie może znajdować się więcej niż jeden członek niedoświadczony.

b) Dowódca może powierzyć prowadzenie lotu innemu pilotowi posiadającemu odpowiednie kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w ORO.FC.105 lit. b) pkt 1, lit. b) pkt 2 i lit. c).

c) Szczególne wymagania dotyczące operacji samolotowych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (instrument flight rules, IFR) lub w nocy.

1) Minimalny skład załogi lotniczej to dwóch pilotów dla wszystkich samolotów turbośmigłowych z maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich (MOPSC) większą niż 9 oraz dla wszystkich samolotów turboodrzutowych.

2) Samoloty inne niż te, o których mowa w lit. c) pkt 1, są pilotowane przez załogę składającą się z minimum dwóch pilotów, chyba że spełnione są wymagania ORO.FC.202, w którym to przypadku mogą być one pilotowane przez jednego pilota.

▼M21

d) Szczególne wymagania dotyczące operacji śmigłowcowych.

W przypadku wszystkich operacji wykonywanych przez śmigłowce o MOPSC większej niż 19 oraz w przypadku operacji wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) przez śmigłowce o MOPSC większej niż 9, minimalny skład załogi lotniczej to dwóch pilotów.

▼B

ORO.FC.A.201 Zastępowanie członków załogi lotniczej podczas lotu

a) Dowódca może powierzyć prowadzenie lotu:

1) innemu wykwalifikowanemu dowódcy; lub

▼B

2) w przypadku operacji wyłącznie powyżej poziomu lotu (FL) 200, pilotowi spełniającemu wymagania dotyczące następujących minimalnych kwalifikacji:

(i) licencja ATPL;

(ii) szkolenie przejściowe i sprawdzian, w tym szkolenie na typ, zgodnie z ORO.FC.220;

(iii) wszystkie szkolenia i sprawdziany okresowe wymagane zgodnie z ORO.FC.230 i ORO.FC.240;

(iv) kwalifikacje fachowości w zakresie trasy/obszaru i lotnisk zgodnie z ORO.FC.105.

b) Drugi pilot może być zastąpiony przez:

1) innego odpowiednio wykwalifikowanego pilota;

2) w przypadku operacji wyłącznie powyżej FL 200, drugiego pilota zastępującego podczas przelotu, spełniającemu wymagania w zakresie następujących minimalnych kwalifikacji:

(i) ważna licencja pilota zawodowego (CPL) z uprawnieniem do wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

(ii) szkolenie przejściowe i sprawdzian, w tym szkolenie na typ, zgodnie z ORO.FC.220, z wyjątkiem wymagania dotyczącego szkolenia w zakresie startu i lądowania;

(iii) szkolenie okresowe i sprawdzian zgodnie z ORO.FC.230, z wyjątkiem wymagania dotyczącego szkolenia w zakresie startu i lądowania.

c) Mechanik pokładowy może zostać zastąpiony podczas lotu przez członka załogi posiadającego odpowiednie kwalifikacje zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi.

ORO.FC.202 Loty w załodze jednoosobowej według wskazań przyrządów (IFR) lub w nocy

▼M21

Aby możliwe było wykonywanie lotów IFR lub w nocy w załodze lotniczej w minimalnym składzie jednego pilota, muszą być spełnione następujące wymagania:

▼B

a) Operator włącza do instrukcji operacyjnej program szkolenia przejściowego i okresowego pilota, w którym określa dodatkowe wymagania dotyczące wykonywania lotów w załodze jednoosobowej. Pilot podjął szkolenie w zakresie procedur operatora, w szczególności dotyczących:

1) obsługi silnika i postępowania w sytuacjach awaryjnych;

2) korzystania z listy kontrolnej czynności normalnych, nienormalnych i awaryjnych;

3) utrzymywania łączności z kontrolą ruchu lotniczego (ATC);

4) procedur odlotu i podejścia;

5) obsługi pilota automatycznego (w stosownych przypadkach);

6) wykorzystywania w locie uproszczonej dokumentacji;

7) zarządzania zasobami załogi jednoosobowej.

▼M21

b) PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO

▼B

c) W przypadku lotów IFR na samolotach, pilot musi:

▼B

1) posiadać co najmniej 50 godzin czasu lotu IFR na odpowiednim typie lub klasie samolotu, z czego 10 godzin jako dowódca; oraz

2) wykonać/zaliczyć w ciągu ostatnich 90 dni na odpowiednim typie lub klasie samolotu:

(i) pięć lotów IFR, w tym trzy podejścia według wskazań przyrządów, jako pilot w załodze jednoosobowej; lub

(ii) sprawdzian z wykonywania podejścia według wskazań przyrządów w locie IFR.

d) W przypadku lotów nocnych na samolotach, pilot musi:

1) posiadać co najmniej 15 godzin czasu lotu w nocy, który można zaliczyć do 50 godzin czasu lotu IFR, o których mowa w lit. c) pkt 1; oraz

2) wykonać/zaliczyć w ciągu ostatnich 90 dni na odpowiednim typie lub klasie samolotu:

(i) trzy starty i lądowania w nocy jako pilot w załodze jednoosobowej; lub

(ii) sprawdzian z wykonywania startów i lądowań w nocy.

e) W przypadku lotów IFR śmigłowcem, pilot musi:

1) posiadać ogólne doświadczenie w lotach IFR w odpowiednim środowisku operacyjnym wynoszące 25 godzin; oraz

2) posiadać ogólne doświadczenie w lotach jako pilot w załodze jednoosobowej na określonym typie śmigłowca, zatwierdzonym do wykonywania lotów IFR z jednym pilotem, wynoszące 25 godzin, z czego 10 godzin może być wykonane pod nadzorem, w tym pięć odcinków w lotach liniowych IFR pod nadzorem z użyciem procedur lotu w załodze jednoosobowej; oraz

3) wykonać/zaliczyć w ciągu ostatnich 90 dni:

(i) pięć lotów IFR w charakterze pilota w załodze jednoosobowej, w tym trzy podejścia według wskazań przyrządów, wykonane na śmigłowcu zatwierdzonym do tego celu; lub

(ii) sprawdzian z wykonywania podejść według wskazań przyrządów w lotach IFR w charakterze pilota w załodze jednoosobowej na odpowiednim typie śmigłowca, urządzeniu do szkolenia lotniczego (FTD) lub pełnym symulatorze lotu (FFS).

ORO.FC.205 Szkolenie dowódcze

a) W przypadku lotów na samolotach i śmigłowcach szkolenie dowódcze obejmuje co najmniej następujące elementy:

1) szkolenie na FSTD obejmujące szkolenie przygotowujące do lotów liniowych (line oriented flight training, LOFT) lub szkolenie w locie;

2) sprawdzian umiejętności u operatora z zakresu pełnienia obowiązków dowódcy;

3) szkolenie z zakresu odpowiedzialności dowódcy;

4) szkolenie w lotach liniowych odbywane jako dowódca pod nadzorem, obejmujące co najmniej:

(i) 10 odcinków lotu w przypadku samolotów; oraz

▼B

(ii) 10 godzin, w tym co najmniej 10 odcinków lotu, w przypadku śmigłowców;

5) zaliczenie sprawdzianu w lotach liniowych w charakterze dowódcy oraz wykazanie się odpowiednią wiedzą o trasie lub obszarze, nad którymi będzie wykonywany lot, a także o lotniskach, w tym lotniskach zapasowych, urządzeniach i procedurach, które mają być wykorzystane; oraz

6) szkolenie z zakresu zarządzania zasobami załogi.

ORO.FC.215 Szkolenie wstępne u operatora w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)

a) Członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenie wstępne CRM przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych bez nadzoru.

b) Szkolenie wstępne CRM jest prowadzone przez co najmniej jednego odpowiednio wykwalifikowanego instruktora CRM, który może być wspomagany przez specjalistów z określonych dziedzin.

c) Jeżeli członek załogi lotniczej nie przechodził wcześniej szkolenia teoretycznego w zakresie czynnika ludzkiego na poziomie licencji ATPL, odbywa on, przed przystąpieniem do szkolenia wstępnego CRM lub wraz ze szkoleniem wstępnym CRM, szkolenie teoretyczne przeprowadzane u operatora i oparte na planie tematycznym dotyczącym możliwości i ograniczeń człowieka określonym dla licencji ATPL zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

ORO.FC.220 Szkolenie przejściowe u operatora i sprawdziany

a) Szkolenie CRM jest włączane do szkolenia przejściowego u operatora.

▼M21

b) Z chwilą podjęcia szkolenia przejściowego u operatora członek załogi lotniczej nie może być wyznaczany do wykonywania czynności lotniczych na innym typie lub innej klasie statku powietrznego, dopóki szkolenie to nie zostanie ukończone lub przerwane. Członkowie załóg wykonujący loty tylko na samolotach w klasie osiągów B mogą być w trakcie trwania szkolenia przejściowego wyznaczani do wykonywania lotów na innych typach samolotów w klasie osiągów B w zakresie niezbędnym do utrzymania operacji. Członkowie załogi mogą być wyznaczeni do wykonywania lotów na śmigłowcach jednosilnikowych podczas szkolenia przejściowego u operatora na śmigłowcu jednosilnikowym, pod warunkiem że nie ma to wpływu na szkolenie.

▼B

c) Zakres szkolenia wymaganego dla danego członka załogi lotniczej podczas szkolenia przejściowego u operatora ustala się zgodnie ze standardami kwalifikacji i doświadczenia określonymi w instrukcji operacyjnej, z uwzględnieniem jego wcześniejszych szkoleń i praktyki.

d) Członek załogi lotniczej musi zaliczyć:

1) sprawdzian umiejętności u operatora oraz szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa przed rozpoczęciem lotów liniowych pod nadzorem (line flying under supervision, LIFUS); oraz

2) sprawdzian w lotach liniowych po ukończeniu lotów liniowych pod nadzorem. W przypadku samolotów w klasie osiągów B, LIFUS można wykonać na dowolnym samolocie ze stosownej klasy.

▼M2

e) W przypadku samolotów piloci, którym wydano uprawnienia na typ na podstawie szkolenia niewymagającego lotów na samolocie (zero flight-time training, ZFTT):

1) rozpoczynają loty liniowe pod nadzorem nie później niż w ciągu 21 dni po zaliczeniu egzaminu praktycznego lub odpowiedniego szkolenia przeprowadzonego przez operatora. Treść tego szkolenia opisuje się w instrukcji operacyjnej;

2) nie później niż w ciągu 21 dni po zaliczeniu egzaminu praktycznego wykonują sześć startów i lądowań w FSTD pod nadzorem instruktora na typ samolotu (type rating instructor for aeroplanes, TRI(A)) zajmującego fotel drugiego pilota. Liczbę startów i lądowań można zmniejszyć, uwzględniając zaliczenia określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012. W przypadku niewykonania powyższych startów i lądowań w terminie 21 dni operator przeprowadza szkolenie odświeżające, którego treść opisuje się w instrukcji operacyjnej;

3) wykonują pierwsze cztery starty i lądowania samolotem w ramach LIFUS pod nadzorem TRI(A) zajmującego fotel drugiego pilota. Liczbę startów i lądowań można zmniejszyć, uwzględniając zaliczenia określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

▼M21

f) Jeżeli okoliczności operacyjne, takie jak ubieganie się o nowy AOC lub dodanie do floty nowego typu lub klasy statku powietrznego, nie pozwalają operatorowi na spełnienie wymagań określonych w lit. d), operator może opracować specjalne szkolenie przejściowe, prowadzone tymczasowo w przypadku ograniczonej liczby pilotów.

ORO.FC.230 Szkolenia okresowe i sprawdziany

a) Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenia okresowe i zaliczyć sprawdziany stosownie do typu lub wariantu statku powietrznego oraz szkolenie i sprawdziany z zakresu urządzeń statku powietrznego, na którym wykonuje loty.

b) *Sprawdzian umiejętności u operatora*

1) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdziany umiejętności u operatora w normalnym składzie załogi.

2) W przypadku gdy od członka załogi lotniczej wymaga się wykonywania lotów IFR, sprawdzian umiejętności u operatora jest przeprowadzany bez zewnętrznych punktów odniesienia wzrokowego, stosownie do przypadku.

3) Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych. W przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień na samolotach w klasie osiągów B w okresach nie dłuższych niż 8 kolejnych miesięcy, jeden sprawdzian umiejętności u operatora jest wystarczający. Do sprawdzianu umiejętności przystępuje się przed rozpoczęciem wykonywania operacji CAT.

c) *Sprawdzian w lotach liniowych*

Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdzian w lotach liniowych na statku powietrznym. Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

▼M21

d) *Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa*

Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenia okresowe i zaliczyć sprawdziany z rozmieszczenia oraz użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie statku powietrznego. Okres ważności szkolenia i sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

e) *Szkolenie CRM*

1) Elementy szkolenia CRM są włączane do wszystkich odpowiednich faz szkolenia okresowego.

2) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi specjalne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się ramach szkolenia modułowego rozłożonego w możliwie równych odstępach czasu na przestrzeni 3 lat.

f) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie na ziemi i w locie na FSTD lub statku powietrznym, bądź szkolenie łączące FSTD i statek powietrzny, co najmniej raz na 12 miesięcy kalendarzowych.

▼M18

ORO.FC.231 Szkolenie oparte na dowodach

a) PROGRAM EBT

1) Operator może zamiast spełnienia wymogów ORO.FC.230 ustanowić, wdrożyć i utrzymywać odpowiedni program EBT zatwierdzony przez właściwy organ.

Operator musi wykazać zdolność do wspierania realizacji programu EBT (w tym planu realizacji) oraz przeprowadza ocenę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, wykazując, w jaki sposób osiągnięto równoważny poziom bezpieczeństwa.

2) Program EBT:

(i) odpowiada wielkości operatora oraz charakterowi i stopniowi złożoności jego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i rodzajów ryzyka nieodłącznie związanego z jego działalnością;

(ii) zapewnia zdobycie przez pilotów kompetencji dzięki ocenie i rozwijaniu kompetencji pilotów niezbędnych do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej eksploatacji statków powietrznych;

(iii) dopilnowuje, aby każdy pilot przerobił zagadnienia objęte oceną i szkoleniem zgodnie z ORO.FC.232;

(iv) obejmuje co najmniej sześć modułów EBT w trzyletnim programie; każdy moduł EBT musi składać się z etapu oceny i etapu szkolenia. Okres ważności modułu EBT wynosi 12 miesięcy.

A) Etap oceny obejmuje scenariusz (lub scenariusze) przygotowujący do lotów liniowych, wykorzystywany do oceny wszystkich kompetencji i określenia indywidualnych potrzeb szkoleniowych.

▼**M18**

B) Etap szkolenia obejmuje:

a) etap szkolenia z manewrów, obejmujący szkolenie aż do uzyskania biegłości w określonych manewrach;

b) etap szkolenia w oparciu o scenariusz, obejmujący scenariusz (lub scenariusze) przygotowujący do lotów liniowych, służący rozwinięciu kompetencji i określeniu indywidualnych potrzeb szkoleniowych.

Etap szkolenia przeprowadza się w rozsądnym terminie po zakończeniu etapu oceny.

3) Operator dopilnowuje, aby każdy pilot zapisany na program szkolenia opartego na dowodach zaliczył:

(i) co najmniej dwa moduły EBT w okresie ważności uprawnienia na typ, a odstęp czasu między nimi był nie krótszy niż 3 miesiące. Moduł EBT jest ukończony, gdy:

A) przerobiono cały zakres programu EBT danego modułu EBT (ekspozycja pilota na zagadnienia objęte oceną i szkoleniem); oraz

B) wykazano akceptowalny poziom wyników w odniesieniu do wszystkich obserwowanych kompetencji;

(ii) ocenę kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych; oraz

(iii) szkolenie naziemne.

4) Aby zagwarantować, że instruktorzy EBT mają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania swoich zadań, operator ustanawia program standaryzacji i zapewniania zgodności podejścia instruktorów EBT.

(i) Wszyscy instruktorzy muszą być objęci tym programem.

(ii) Operator stosuje odpowiednie metody i wskaźniki w celu oceny zgodności.

(iii) Operator musi wykazać, że instruktorzy oceniają wystarczająco zgodnie.

5) Program EBT może obejmować procedury bezpieczeństwa w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, które mogłyby mieć wpływ na realizację modułów szkolenia opartego na dowodach. Operator wykazuje potrzebę zastosowania tych procedur. Procedury te gwarantują, że pilot nie będzie kontynuował operacji liniowych, jeżeli jego zaobserwowane wyniki były gorsze od minimalnego dopuszczalnego poziomu. Mogą one obejmować:

(i) zmianę odstępu czasu między modułami EBT; oraz

(ii) zmianę kolejności etapów modułu EBT.

b) RAMY KOMPETENCJI

Operator stosuje ramy kompetencji w odniesieniu do wszystkich aspektów oceny i szkolenia w ramach programu EBT. Ramy kompetencji muszą:

1) być wszechstronne, dokładne i użyteczne;

▼**M18**

2) obejmować obserwowalne zachowania niezbędne do bezpiecznego, skutecznego i wydajnego wykonywania operacji;

3) obejmować określony zestaw kompetencji, ich opisy i związane z nimi obserwowalne zachowania.

c) WYNIKI SYSTEMU SZKOLENIA

1) Wyniki systemu szkolenia opartego na dowodach są mierzone i oceniane za pomocą procesu informacji zwrotnej w celu:

(i) zatwierdzenia i doskonalenia programu EBT operatora;

(ii) upewnienia się, że program programu EBT operatora rozwija kompetencje pilotów.

2) Proces przekazywania informacji zwrotnych uwzględniony jest w systemie zarządzania operatora.

3) Operator opracowuje procedury regulujące ochronę danych dotyczących szkolenia opartego na dowodach.

d) SYSTEM OCENIANIA

1) Do oceny kompetencji pilota operator wykorzystuje system oceniania. System oceniania musi:

(i) być wystarczająco szczegółowy, aby umożliwić dokładne i użyteczne pomiary indywidualnych wyników;

(ii) zawierać dla każdej kompetencji kryteria i skalę wyników, z określonym na skali punktem, który odpowiada minimalnemu dopuszczalnemu poziomowi, jaki należy osiągnąć, aby wykonywać operacje liniowe. Operator opracowuje procedury służące rozwiązywaniu problemów słabych wyników pilota;

(iii) zapewniać spójność danych;

(iv) zapewniać ochronę danych.

2) Operator sprawdza w regularnych odstępach czasu dokładność swojego systemu oceniania w porównaniu z systemem opartym na kryteriach.

e) ODPOWIEDNIE URZĄDZENIA SZKOLENIOWE I LICZBA GODZIN POTRZEBNA DO UKOŃCZENIA PROGRAMU EBT OPERATORA

1) Każdy moduł EBT przeprowadza się na FSTD o odpowiednim poziomie kwalifikacji do zapewnienia prawidłowej realizacji zagadnień objętych oceną i szkoleniem.

2) Operator umożliwia pilotowi wykonanie na urządzeniu szkoleniowym liczby godzin wystarczającej do ukończenia programu EBT operatora. Kryteria określania liczby godzin programu EBT są następujące:

(i) liczba godzin odpowiada zakresowi i złożoności programu EBT;

(ii) liczba godzin wystarcza do ukończenia programu EBT;

(iii) liczba godzin umożliwia skuteczną realizację programu EBT, z uwzględnieniem zaleceń ICAO, Agencji i właściwego organu;

(iv) liczba godzin odpowiada technologii zastosowanej w urządzeniach szkoleniowych.

f) RÓWNOWAŻNOŚĆ NIEPRAWIDŁOWOŚCI

1) Każdy pilot przechodzi ocenę i szkolenie w zakresie zarządzania nieprawidłowościami działania systemów statków powietrznych.

▼**M18**

2) Ćwiczenia z nieprawidłowości działania systemów statku powietrznego, które powodują znaczące dodatkowe obciążenie biegłej załogi, są organizowane w odniesieniu do następujących cech:

(i) natychmiastowy charakter;

(ii) złożoność;

(iii) pogorszenie sterowności statku powietrznego;

(iv) utrata kontroli nad oprzyrządowaniem;

(v) zarządzanie skutkami.

3) Każdy pilot musi przerobić co najmniej jedną awarię każdego typu z częstotliwością określoną w tabeli zagadnień objętych oceną i szkoleniem.

4) Wykazanie biegłości w zarządzaniu jedną nieprawidłowością uznaje się za równoważne z wykazaniem biegłości w zarządzaniu innymi nieprawidłowościami o podobnych cechach.

g) RÓWNOWAŻNOŚĆ PODEJŚĆ ISTOTNYCH W KONTEKŚCIE OPERACJI

1) Operator dopilnowuje, aby każdy pilot przechodził regularne szkolenia z wykonywania typów podejścia i stosowania metod podejścia istotnych w kontekście operacji.

2) Szkolenia te obejmują podejścia, które powodują dodatkowe obciążenie biegłej załogi.

3) Szkolenia te obejmują podejścia wymagające specjalnego zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia.

h) OCENA KOMPETENCJI PRZY ZADANIACH SYTUACYJNYCH

1) Każdy pilot przechodzi okresowo ocenę kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych w statku powietrznym, aby wykazać, że bezpiecznie, skutecznie i wydajnie wykonuje normalne operacje liniowe opisane w instrukcji operacyjnej.

2) Okres ważności oceny kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych wynosi 12 miesięcy.

3) Operator upoważniony do prowadzenia szkolenia opartego na dowodach może, za zgodą właściwego organu, przedłużyć ważność oceny kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych:

(i) albo do 2 lat, pod warunkiem przeprowadzenia oceny ryzyka;

(ii) albo do 3 lat, pod warunkiem przeprowadzenia procesu przekazywania informacji zwrotnych z monitorowania operacji liniowych, który pozwala identyfikować zagrożenia dla operacji, minimalizować ryzyko wystąpienia tych zagrożeń i wdrażać środki zarządzania błędami ludzkimi przy operacjach.

4) Aby zaliczyć ocenę kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych, pilot musi wykazać akceptowalny poziom wyników w odniesieniu do wszystkich obserwowanych kompetencji.

i) SZKOLENIE NAZIEMNE

1) Co 12 miesięcy kalendarzowych każdy pilot przechodzi:

(i) techniczne szkolenie naziemne;

(ii) ocenę i szkolenie w zakresie rozmieszczenia i użytkowania całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa przewożonego na pokładzie statku powietrznego.

▼M18

2) Operator może, za zgodą właściwego organu oraz z zastrzeżeniem przeprowadzenia oceny ryzyka, przedłużyć ważność oceny w zakresie rozmieszczenia i użytkowania całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa przewożonego na pokładzie statku powietrznego do 24 miesięcy.

ORO.FC.232 Zagadnienia objęte oceną i szkoleniem w programie EBT

a) Operator dopilnowuje, aby każdy pilot przerobił zagadnienia objęte oceną i szkoleniem.

b) Zagadnienia objęte oceną i szkoleniem są:

1) opracowywane na podstawie danych dotyczących bezpieczeństwa i danych operacyjnych, które wykorzystuje się do określenia obszarów wymagających poprawy i wskazania priorytetów szkolenia pilotów w celu stworzenia odpowiednich programów EBT;

2) rozłożone na okres 3 lat i poruszane z określoną częstotliwością;

3) adekwatne do typu lub wariantu statku powietrznego, na którym pilot wykonuje loty.

▼M21

ORO.FC.235 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela – samoloty

a) Dowódcy samolotów, których obowiązki wymagają od nich realizacji zadań z dowolnego fotela pilota i wykonywania czynności drugiego pilota, oraz dowódcy, od których wymaga się prowadzenia szkoleń lub przeprowadzania sprawdzianów, muszą ukończyć dodatkowe szkolenie i zaliczyć sprawdzian w celu zapewnienia ich biegłości w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych z każdego fotela. Takie szkolenie i sprawdzian określa się w instrukcji operacyjnej. Sprawdzian taki może być przeprowadzany razem ze sprawdzianem umiejętności u operatora przewidzianym w pkt ORO.FC.230 lit. b) lub w programie EBT przewidzianym w pkt ORO.FC.231.

b) Dodatkowe szkolenie i sprawdzian muszą obejmować co najmniej następujące elementy:

1) niesprawność silnika podczas startu;

2) podejście do lądowania i odejście na drugi krąg z jednym silnikiem niepracującym oraz

3) lądowanie z jednym silnikiem niepracującym.

c) Okres ważności wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. W odniesieniu do operatorów, którzy zaliczyli program EBT, ważność jest określana na podstawie zagadnień objętych oceną i szkoleniem zgodnie z ORO.FC.232.

d) W przypadku wykonywania lotu z fotela drugiego pilota sprawdziany wymagane w ORO.FC.230 lub ocena i szkolenie wymagane w ORO.FC.231 w zakresie wykonywania lotów z fotela dowódcy muszą być dodatkowo ważne i aktualne.

e) Przy okazji przechodzenia sprawdzianów umiejętności u operatora przewidzianych zgodnie z ORO.FC.230 lit. b) lub oceny i szkolenia wymaganych w ORO.FC.231, pilot zastępujący dowódcę musi wykazać się praktycznymi umiejętnościami wykonywania reakcji automatycznych i procedur, które zwykle nie należą do zakresu jego obowiązków. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem z lewego i prawego fotela nie są znaczące, ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego fotela.

f) Przy okazji przechodzenia sprawdzianów umiejętności u operatora wymaganych zgodnie z ORO.FC.230 lit. b) lub oceny i szkolenia wymaganych w ORO.FC.231, pilot inny niż dowódca zajmujący fotel dowódcy musi wykazać się praktyczną umiejętnością wykonywania reakcji automatycznych i procedur, które należą do zakresu obowiązków dowódcy wykonującego czynności pilota monitorującego. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem z lewego i prawego fotela nie są znaczące, ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego fotela.

▼M21

ORO.FC.236 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela – śmigłowce

a) Piloci śmigłowców, których obowiązki wymagają od nich realizacji zadań z dowolnego fotela pilota, muszą ukończyć dodatkowe szkolenie i zaliczyć sprawdzian w celu zapewnienia ich biegłości w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych z każdego fotela. Okres ważności tej kwalifikacji wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

b) Dotychczasowych instruktorów szkolenia praktycznego i instruktorów szkolenia na typ uznaje się za spełniających wymóg określony w lit. a), jeżeli w ciągu ostatnich 6 miesięcy prowadzili oni działalność instruktorów szkolenia praktycznego lub instruktorów szkolenia na typ na tym typie i na śmigłowcu.

▼B

ORO.FC.240 Loty na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego

a) Procedury lub ograniczenia operacyjne dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego, ustanowione w instrukcji operacyjnej i zatwierdzone przez właściwy organ, obejmują:

1) minimalny poziom doświadczenia członków załogi lotniczej;

2) minimalny poziom doświadczenia na jednym typie lub wariancie statku powietrznego przed podjęciem szkolenia i rozpoczęciem operacji na innym typie lub wariancie statku powietrznego;

3) proces szkolenia i zdobywania kwalifikacji członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje dla jednego typu lub wariantu przy przejściu na inny typ lub wariant statku powietrznego; oraz

4) wszelkie stosowne wymagania dotyczące bieżącej praktyki dla każdego typu lub wariantu statku powietrznego.

▼M21

b) PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO

c) Lit. a) nie ma zastosowania do lotów na samolotach w klasie osiągów B, jeżeli ograniczają się one do lotów VFR w dzień na klasach samolotów z załogą jednoosobową napędzanych silnikami tłokowymi.

▼B

ORO.FC.A.245 Alternatywny program szkolenia i kwalifikacji

▼M21

a) Operator samolotu posiadający odpowiednie doświadczenie może zastąpić przynajmniej jedno z poniższych wymagań dotyczących szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej alternatywnym programem szkolenia i kwalifikacji (ang. *alternative training and qualification programme*, ATQP) zatwierdzonym przez właściwy organ:

1) określone w pkt SPA.LVO.120 dotyczące szkolenia i kwalifikacji załogi lotniczej;

2) określone w pkt ORO.FC.220 dotyczące szkolenia przejściowego i sprawdzianów;

3) określone w pkt ORO.FC.125 dotyczące szkolenia w różnicach, szkolenia zapoznawczego, szkolenia z wyposażenia i procedur;

4) określone w pkt ORO.FC.205 dotyczące szkolenia dowódczego;

5) określone w pkt ORO.FC.230 dotyczące szkolenia okresowego i sprawdzianów; oraz

6) określone w pkt ORO.FC.240 dotyczące lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego.

▼B

b) Program ATQP obejmuje szkolenie i sprawdziany, które pozwalają ustanowić i utrzymać poziom umiejętności co najmniej na poziomie osiąganym przy zastosowaniu przepisów ORO.FC.220 i ORO.FC.230. Założony poziom wyszkolenia i kwalifikacji załóg lotniczych wykazuje się przed zatwierdzeniem ATQP przez właściwy organ.

▼B

c) Operator ubiegający się o zatwierdzenie ATQP przedstawia właściwemu organowi plan realizacji, w tym opis zakładanego poziomu wyszkolenia i kwalifikacji załóg lotniczych.

▼M21

d) Oprócz sprawdzianów wymaganych przez pkt ORO.FC.230 i FCL.060 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, każdy członek załogi lotniczej przechodzi ocenę ukierunkowaną na loty liniowe (ang. *line oriented evaluation*, LOE) przeprowadzaną na FSTD. Okres ważności LOE wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. LOE zostaje zakończona, gdy spełnione zostaną oba z poniższych warunków:

1) plan tematyczny LOE został zrealizowany oraz

2) członek załogi lotniczej wykazał akceptowalny poziom wyników.

e) Po 2 latach działania w ramach zatwierdzonego ATQP operator może, po zatwierdzeniu przez właściwy organ, wydłużyć okresy ważności sprawdzianów, o której mowa w pkt ORO.FC.230, w następujący sposób:

1) Sprawdzian umiejętności u operatora – do 12 miesięcy kalendarzowych.

2) Sprawdzian w lotach liniowych – do 24 miesięcy kalendarzowych.

3) Sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa – do 24 miesięcy kalendarzowych.

f) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi specjalne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się ramach szkolenia modułowego rozłożonego w możliwie równych odstępach czasu na przestrzeni 3 lat.

g) Program ATQP obejmuje 48 godzin szkolenia na FSTD dla każdego członka załogi lotniczej, rozłożonych po równo na 3-letni okres. Operator może zmniejszyć liczbę godzin szkolenia na FSTD, ale nie bardziej niż do 36 godzin, o ile wykaże, że osiągnięty poziom bezpieczeństwa jest równoważny z poziomem bezpieczeństwa programu, który ATQP może zastąpić zgodnie z lit. a).

▼B

ORO.FC.A.250 Dowódcy posiadający licencję CPL(A)

▼M10

a) Posiadacz licencji CPL(A) (samoloty) pełni funkcję dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym na samolocie z załogą jednoosobową, wyłącznie jeżeli spełniony jest jeden z poniższych warunków:

1) w przypadku przewożenia pasażerów w locie VFR w promieniu większym niż 50 mil morskich (90 km) od lotniska startu posiada co najmniej 500 godzin czasu lotu na samolotach lub posiada ważne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

2) w przypadku wykonywania lotu IFR samolotem wielosilnikowym posiada co najmniej 700 godzin czasu lotu na samolotach, w tym 400 godzin jako pilot dowódca. Ta liczba godzin obejmuje 100 godzin w lotach IFR i 40 godzin w operacjach na wielosilnikowych statkach powietrznych. Wymagane 400 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w charakterze drugiego pilota wylatanymi w ustalonym systemie załogi wieloosobowej przewidzianym w instrukcji operacyjnej, przy zastosowaniu przelicznika, zgodnie z którym dwie godziny czasu lotu jako drugi pilot są liczone jako jedna godzina czasu lotu jako pilot dowódca;

3) w przypadku wykonywania lotu IFR samolotem jednosilnikowym posiada co najmniej 700 godzin czasu lotu na samolotach, w tym 400 godzin jako pilot dowódca. Ta liczba godzin obejmuje 100 godzin lotów IFR. Wymagane 400 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w charakterze drugiego pilota wylatanymi w ustalonym systemie załogi wieloosobowej przewidzianym w instrukcji operacyjnej, przy zastosowaniu przelicznika, zgodnie z którym dwie godziny czasu lotu jako drugi pilot są liczone jako jedna godzina czasu lotu jako pilot dowódca.

▼B

b) Lit. a) pkt 1 nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień na samolotach w klasie osiągów B.

▼B

ORO.FC.H.250 Dowódcy posiadający licencję CPL(H)

▼M21

a) Posiadacze licencji CPL(H) (śmigłowcowej) pełnią funkcje dowódców w operacjach CAT na śmigłowcu z załogą jednoosobową, wyłącznie jeżeli:

1) przy wykonywaniu lotu IFR, posiada co najmniej 700 godzin całkowitego czasu lotu na śmigłowcach, w tym 300 godzin jako pilot dowódca. Całkowity czas lotu na śmigłowcach musi obejmować 100 godzin lotów IFR. Na poczet tych 100 godzin można zaliczyć do 50 godzin czasu według wskazań przyrządów spędzonego na pełnym symulatorze lotu (śmigłowcem) poziomu B lub na FTD poziomu 3 kwalifikacji lub wyższego kwalifikującego do szkolenia według wskazań przyrządów. Wymagane 300 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w charakterze drugiego pilota wylatanymi w systemie ustalonym i opisanym w instrukcji operacyjnej dla załogi wieloosobowej, przy zastosowaniu przelicznika, że każde 2 godziny czasu lotu drugiego pilota są liczone jako 1 godzina czasu lotu pilota dowódcy;

▼B

2) przy wykonywaniu operacji zgodnie z warunkami meteorologicznymi dla lotów z widocznością (VMC) w nocy, posiada:

(i) ważne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów; lub

(ii) 300 godzin czasu lotu na śmigłowcach, w tym 100 godzin jako pilot dowódca oraz 10 godzin jako pilot lecący w nocy.

▼M4

SEKCJA 3

Dodatkowe wymagania dotyczące zarobkowych operacji specjalistycznych oraz operacji CAT, o których mowa w ORO.FC.005 lit. b) pkt 1 i 2

▼M21

ORO.FC.320 Szkolenie przejściowe u operatora i sprawdziany

Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje sprawdzian umiejętności u operatora.

ORO.FC.325 Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia i procedur

Jeżeli członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie ze znajomości wyposażenia i procedur, które wymaga przeszkolenia na odpowiednim urządzeniu FSTD lub na statku powietrznym, w zakresie standardowych procedur operacyjnych związanych z operacjami specjalistycznymi, członek załogi lotniczej musi przystąpić do sprawdzianu umiejętności u operatora.

ORO.FC.330 Szkolenia okresowe i sprawdziany – sprawdzian umiejętności u operatora

a) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć szkolenie okresowe i sprawdziany umiejętności. W przypadku operacji specjalistycznych okresowe szkolenie i sprawdzian obejmują istotne aspekty związane z zadaniami specjalistycznymi opisanymi w instrukcji operacyjnej.

b) Szczególną uwagę zwraca się na operacje wykonywane według IFR lub w nocy.

c) Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

▼B

PODCZĘŚĆ CC

PERSONEL POKŁADOWY

ORO.CC.005 Zakres

▼M1

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które muszą zostać spełnione przez operatora wykonującego loty statkiem powietrznym z personelem pokładowym; podczęść ta obejmuje:

a) sekcję 1, w której określono wspólne wymagania mające zastosowanie do wszystkich operacji; oraz

b) sekcję 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie wyłącznie do operacji zarobkowego transportu lotniczego.

▼B

SEKCJA 1

▼M1

Wspólne wymagania

▼M15

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

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

b) Na potrzeby spełnienia wymagań lit. a) minimalną liczbę członków personelu pokładowego stanowi największa spośród następujących liczb:

1) liczba członków personelu pokładowego ustalona w trakcie procesu certyfikacji statku powietrznego zgodnie ze stosownymi specyfikacjami certyfikacji, w odniesieniu do konfiguracji kabiny statku powietrznego stosowanej przez operatora;

2) jeżeli liczba określona w pkt 1 nie została ustalona – liczba członków personelu pokładowego ustalona w trakcie procesu certyfikacji statku powietrznego dla maksymalnej certyfikowanej konfiguracji miejsc pasażerskich, zmniejszona o 1 dla każdej pełnej wielokrotności 50 miejsc pasażerskich, o którą konfiguracja kabiny statku powietrznego stosowana przez operatora jest mniejsza w stosunku do maksymalnej certyfikowanej liczby miejsc;

3) jeden członek personelu pokładowego na każde 50, lub ułamek 50, miejsc pasażerskich zainstalowanych na tym samym pokładzie statku powietrznego, którym ma być wykonywana operacja.

c) W przypadku operacji z udziałem więcej niż jednego członka personelu pokładowego operator wyznacza jednego członka personelu pokładowego odpowiadającego przed pilotem dowódcą lub dowódcą.

d) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych o MOPSC większej niż 19 mogą być wykonywane bez członka personelu pokładowego pełniącego obowiązki, pod warunkiem uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. Aby uzyskać zatwierdzenie, operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:

1) na pokładzie znajduje się maksymalnie 19 pasażerów;

2) operator opracował procedury dla tej operacji.

▼B

ORO.CC.110 Warunki dotyczące wyznaczania do wykonania czynności

a) Członkowie personelu pokładowego mogą być wyznaczani do wykonania czynności na pokładzie statku powietrznego, wyłącznie jeżeli:

1) ukończyli 18. rok życia;

2) zostali uznani, zgodnie ze stosownymi wymaganiami załącznika IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, za fizycznie i psychicznie zdolnych do bezpiecznego wykonywania swoich czynności i wywiązywania się ze swoich obowiązków; oraz

3) z wynikiem pozytywnym ukończyli wszystkie stosowne szkolenia i zaliczyli sprawdziany wymagane niniejszą podczęścią oraz posiadają kwalifikacje do wykonania powierzonych czynności zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej.

▼B

b) Przed powierzeniem czynności członkom personelu pokładowego, którzy pracują na zlecenie lub w niepełnym wymiarze czasu, operator sprawdza, czy spełnione są wszystkie stosowne wymagania niniejszej podczęści, biorąc przy tym pod uwagę wszystkie usługi świadczone przez danego członka personelu pokładowego innemu operatorowi/operatorom, w celu ustalenia w szczególności:

1) całkowitej liczby obsługiwanych typów i wariantów statków powietrznych; oraz

2) stosownych ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku.

c) Członkowie personelu pokładowego oraz ich funkcje w zakresie bezpieczeństwa pasażerów i lotu są w sposób wyraźny przedstawiani pasażerom.

ORO.CC.115 **Prowadzenie szkoleń i związanych z nimi sprawdzianów**

a) Operator ustanawia szczegółowy program i plan tematyczny każdego szkolenia zgodnie ze stosownymi wymaganiami niniejszej podczęści oraz, w stosownych przypadkach, załącznika V (część CC) do ►**M4** rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 ◄, obejmujący zakres czynności i obowiązków, jakie mają realizować członkowie personelu pokładowego.

b) Każde szkolenie musi obejmować instruktaż teoretyczny i praktyczny połączony z ćwiczeniami indywidualnymi lub grupowymi, stosownie do każdego przedmiotu szkolenia, celem osiągnięcia i utrzymania przez członków personelu pokładowego odpowiedniego poziomu umiejętności zgodnie z niniejszą podczęścią.

c) Każde szkolenie musi być:

1) prowadzone w sposób zorganizowany i realistyczny; oraz

2) prowadzone przez personel posiadający kwalifikacje odpowiednie do tematu szkolenia.

d) W trakcie lub po ukończeniu wszystkich szkoleń wymaganych niniejszą podczęścią, każdy członek personelu pokładowego przechodzi sprawdzian obejmujący wszystkie elementy danego szkolenia, z wyjątkiem szkolenia w zarządzaniu zasobami załogi (CRM). Sprawdziany są przeprowadzane przez personel posiadający kwalifikacje odpowiednie do sprawdzenia, czy dany członek personelu pokładowego osiągnął lub utrzymuje wymagany poziom umiejętności.

e) Szkolenia CRM, a także w stosownych przypadkach moduły CRM, są prowadzone przez instruktora CRM ds. personelu pokładowego. W przypadku włączania elementów CRM do innego szkolenia, instruktor CRM ds. personelu pokładowego zajmuje się określeniem i realizacją planu tematycznego.

ORO.CC.120 **Szkolenie wstępne**

a) Każdy nowy uczestnik szkolenia, który nie posiada jeszcze ważnego świadectwa personelu pokładowego wydanego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do ►**M4** rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 ◄:

1) musi przejść szkolenie wstępne określone w CC.TRA.220 wspomnianego załącznika; oraz

▼B

2) musi zdać egzamin towarzyszący szkoleniu wstępnemu przed podjęciem innych szkoleń wymaganych niniejszą podczęścią.

b) Elementy programu szkolenia wstępnego można łączyć z pierwszym szkoleniem na określony typ statku powietrznego oraz szkoleniem przejściowym u operatora, pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w CC.TRA.220 i odnotowania wszelkich takich elementów w dokumentacji szkoleń danego członka personelu pokładowego jako elementów szkolenia wstępnego.

ORO.CC.125 **Szkolenie na określony typ statku powietrznego oraz szkolenie przejściowe u operatora**

a) Każdy członek personelu pokładowego musi ukończyć odpowiednie szkolenie na określony typ statku powietrznego i szkolenie przejściowe u operatora, a także zaliczyć związane z nimi sprawdziany, zanim:

1) zostanie po raz pierwszy wyznaczony przez operatora do pełnienia obowiązków członka personelu pokładowego; lub

2) zostanie wyznaczony przez tego operatora do pełnienia obowiązków na innym typie statku powietrznego.

▼M2

b) Ustalając programy i plany tematyczne szkoleń na określony typ statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego u operatora, operator ten uwzględnia, o ile są dostępne, stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

▼B

c) Program szkolenia na określony typ statku powietrznego musi:

1) przewidywać szkolenie i ćwiczenia na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na właściwym statku powietrznym; oraz

2) obejmować co najmniej następujące elementy szkolenia na określony typ statku powietrznego:

(i) opis statku powietrznego, stosownie do czynności personelu pokładowego;

(ii) całe zainstalowane wyposażenie i systemy bezpieczeństwa, stosownie do czynności personelu pokładowego;

(iii) obsługę i faktyczne otwieranie, przez każdego członka personelu pokładowego, każdego typu lub wariantu drzwi oraz wyjść normalnych i awaryjnych w trybie normalnym i awaryjnym;

(iv) demonstrację obsługi innych wyjść, w tym okien w kabinie załogi lotniczej;

(v) wyposażenie ochrony przeciwpożarowej i przeciwdymnej, jeżeli zostało zainstalowane;

▼B

(vi) szkolenie z użycia trapów ewakuacyjnych, jeżeli są na wyposażeniu;

(vii) obsługę fotela, systemu mocowania i wyposażenia tlenowego na wypadek niedyspozycji pilota.

d) Program szkolenia przejściowego u operatora na każdy typ statku powietrznego, na jakim mają być wykonywane loty, musi:

1) przewidywać szkolenie i ćwiczenia na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na właściwym statku powietrznym;

2) obejmować szkolenie z zakresu standardowych procedur operacyjnych operatora dla członków personelu pokładowego, których operator wyznacza po raz pierwszy do wykonania określonych czynności;

3) obejmować co najmniej następujące elementy szkolenia związane z danym operatorem, stosownie do typu statku powietrznego, na jakim mają być wykonywane loty:

(i) opis konfiguracji kabiny pasażerskiej;

(ii) rozmieszczenie, wyjmowanie i użycie całego przenośnego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego znajdującego się na pokładzie;

(iii) wszystkie procedury normalne i awaryjne;

(iv) postępowanie z pasażerami i kontrola nad tłumem;

(v) szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym, obejmujące użycie całego związanego z nim wyposażenia gaśniczego i ochronnego reprezentatywnego dla wyposażenia znajdującego się na pokładzie;

(vi) procedury ewakuacji;

(vii) procedury na wypadek niedyspozycji pilota;

(viii) stosowne wymagania i procedury ochrony;

(ix) zarządzanie zasobami załogi.

ORO.CC.130 **Szkolenie w różnicach**

a) Oprócz szkoleń wymaganych w ORO.CC.125, członek personelu pokładowego musi ukończyć odpowiednie szkolenie i zaliczyć sprawdzian ze wszystkich różnic przed wyznaczeniem go do pełnienia obowiązków na:

1) wariancie aktualnie eksploatowanego typu statku powietrznego; lub

2) typie lub wariancie aktualnie eksploatowanego statku powietrznego posiadającego inne:

(i) wyposażenie bezpieczeństwa;

(ii) rozmieszczenie wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego; lub

▼B

(iii) procedury normalne i awaryjne.

b) Program szkolenia w różnicach:

1) określa się jako niezbędny na podstawie porównania z programem szkolenia ukończonego przez danego członka personelu pokładowego, zgodnie z ORO.CC.125 lit. c) i d), dla odpowiedniego typu statku powietrznego; oraz

2) przewiduje szkolenie i ćwiczenia na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na właściwym statku powietrznym, stosownie do danego przedmiotu szkolenia w różnicach.

▼M2

c) Ustalając program i plan tematyczny szkolenia w różnicach w odniesieniu do wariantu aktualnie eksploatowanego typu statku powietrznego, operator uwzględnia, o ile są dostępne, stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 **Loty zapoznawcze**

Po ukończeniu szkolenia na określony typ statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego u operatora na typ statku powietrznego, każdy członek personelu pokładowego przed wyznaczeniem go do pełnienia obowiązków członka minimalnego składu personelu pokładowego wymaganego zgodnie z ORO.CC.100, musi wykonać na tym typie statku odpowiednie loty zapoznawcze pod nadzorem.

ORO.CC.140 **Szkolenie okresowe**

a) Każdy członek personelu pokładowego musi ukończyć co roku szkolenie okresowe i zaliczyć sprawdzian.

b) Szkolenie okresowe obejmuje działania powierzane do wykonania każdemu członkowi personelu pokładowego w ramach procedur normalnych i awaryjnych oraz reakcje automatyczne stosownie do każdego typu lub wariantu statku powietrznego, na jakim mają być wykonywane loty.

c) Elementy szkolenia na określony typ statku powietrznego:

1) Szkolenie okresowe obejmuje corocznie ćwiczenie przez każdego członka personelu pokładowego manualnych reakcji automatycznych dotyczących symulacji obsługi każdego typu lub wariantu drzwi oraz wyjść normalnych i awaryjnych podczas ewakuacji pasażerów.

2) Szkolenie okresowe obejmuje również, nie rzadziej niż raz na trzy lata:

(i) obsługę i faktyczne otwieranie przez każdego członka personelu pokładowego, na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na właściwym statku powietrznym, każdego typu lub wariantu wyjść normalnych i awaryjnych w trybie normalnym i awaryjnym;

(ii) rzeczywistą obsługę, przez każdego członka personelu pokładowego, na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na właściwym statku powietrznym, drzwi bezpieczeństwa do kabiny załogi lotniczej, zarówno w trybie normalnym, jak i w trybie awaryjnym, a także fotela i systemu mocowania, jak również praktyczną demonstrację wyposażenia tlenowego na wypadek niedyspozycji pilota.

(iii) demonstrację obsługi wszystkich pozostałych wyjść, w tym okien w kabinie załogi lotniczej; oraz

(iv) demonstrację użycia tratwy ratunkowej lub trapu ewakuacyjnego, jeżeli są na wyposażeniu.

▼B

d) Elementy szkolenia dotyczące danego operatora:

1) Szkolenie okresowe obejmuje corocznie:

(i) do zaliczenia przez każdego członka personelu pokładowego:

A) rozmieszczenie i obsługę całego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego zainstalowanego lub znajdującego się na pokładzie; oraz

B) zakładanie kamizelek ratunkowych, przenośnych masek tlenowych i urządzenia zabezpieczającego oddychanie (protective breathing equipment, PBE);

(ii) składowanie rzeczy w przedziale pasażerskim;

(iii) procedury związane ze skażeniem statku powietrznego;

(iv) procedury awaryjne;

(v) procedury ewakuacji;

(vi) przegląd incydentów i wypadków;

(vii) zarządzanie zasobami załogi;

(viii) aspekty lotniczo-medyczne i pierwszą pomoc, w tym związane z tym wyposażenie;

(ix) procedury ochrony.

2) Szkolenie okresowe obejmuje również, nie rzadziej niż raz na trzy lata:

(i) użycie środków pirotechnicznych (prawdziwych lub atrap);

(ii) praktyczną demonstrację użycia list kontrolnych załogi lotniczej;

(iii) realistyczne szkolenie praktyczne w użyciu całego sprzętu gaśniczego, w tym ubrań ochronnych reprezentatywnych dla wyposażenia statku powietrznego;

(iv) do zaliczenia przez każdego członka personelu pokładowego:

A) gaszenie pożarów charakterystycznych dla wnętrza statku powietrznego;

B) zakładanie i użycie urządzenia zabezpieczającego oddychanie (PBE) w pomieszczeniu zamkniętym o pozorowanym zadymieniu.

e) Okresy ważności:

1) Okres ważności corocznego szkolenia okresowego wynosi 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od końca miesiąca, w którym odbył się sprawdzian.

2) W przypadku podejścia do szkoleń okresowych i sprawdzianów wymaganych w lit. a) w ciągu ostatnich 3 miesięcy ich okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

3) Termin ważności dla dodatkowych elementów szkolenia określonych w lit. c) pkt 2 i lit. d) pkt 2 wynosi 36 miesięcy kalendarzowych, licząc od końca miesiąca, w którym odbyły się odpowiednie sprawdziany.

▼B

ORO.CC.145 **Szkolenie wznawiające**

a) W przypadku gdy członek personelu pokładowego w ciągu ostatnich 6 miesięcy okresu ważności ostatniego odpowiedniego szkolenia okresowego i sprawdzianu:

1) nie wykonywał żadnych czynności lotniczych, musi – przed ponownym powierzeniem mu wykonywania tych czynności – ukończyć szkolenie wznawiające i zaliczyć sprawdzian dla każdego typu statku powietrznego, na jakim mają być wykonywane loty; lub

2) nie wykonywał czynności lotniczych na konkretnym typie statku powietrznego, musi – przed ponownym powierzeniem mu wykonywania czynności – ukończyć na tym typie statku powietrznego:

(i) szkolenie wznawiające i sprawdzian; lub

(ii) dwa loty zapoznawcze zgodnie z ORO.CC.135.

b) Program szkolenia wznawiającego dla każdego typu statku powietrznego obejmuje co najmniej:

1) procedury awaryjne;

2) procedury ewakuacji;

3) obsługę i faktyczne otwieranie, przez każdego członka personelu pokładowego, każdego typu lub wariantu wyjść normalnych i awaryjnych oraz drzwi bezpieczeństwa do kabiny załogi lotniczej w trybie normalnym i awaryjnym;

4) demonstrację obsługi wszystkich pozostałych wyjść, w tym okien w kabinie załogi lotniczej;

5) rozmieszczenie i obsługę całego odpowiedniego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego zainstalowanego lub znajdującego się na pokładzie.

c) Operator może zdecydować o zastąpieniu szkolenia wznawiającego szkoleniem okresowym, jeżeli przywrócenie danego członka personelu pokładowego do wykonywania czynności lotniczych następuje w trakcie okresu ważności ostatniego szkolenia okresowego i sprawdzianu. W przypadku upływu tego okresu ważności, szkolenie wznawiające można zastąpić wyłącznie szkoleniem na określony typ statku powietrznego i szkoleniem przejściowym u operatora określonymi w ORO.CC.125.

SEKCJA 2

Dodatkowe wymagania dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego

ORO.CC.200 **Starszy członek personelu pokładowego**

a) Jeżeli potrzebny jest więcej niż jeden członek personelu pokładowego, w skład personelu wchodzi starszy członek personelu pokładowego wyznaczony przez operatora.

b) Operator wyznacza członków personelu pokładowego na stanowisko starszego członka personelu pokładowego, wyłącznie jeżeli:

1) posiadają co najmniej 1 rok doświadczenia w zakresie pełnienia funkcji członka personelu pokładowego; oraz

2) ukończyli z wynikiem pozytywnym szkolenie dla starszych członków personelu pokładowego oraz zaliczyli towarzyszący mu sprawdzian.

▼B

c) Szkolenie dla starszych członków personelu pokładowego obejmuje wszystkie czynności i obowiązki starszego członka personelu pokładowego, a także co najmniej następujące elementy:

1) odprawa przed startem;

2) współpraca z załogą;

3) przegląd wymagań operatora i obowiązków prawnych;

4) raportowanie wypadków i incydentów;

5) czynnik ludzki i zarządzanie zasobami załogi (CRM); oraz

6) ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące odpoczynku.

d) Starszy członek personelu pokładowego odpowiada przed dowódcą za przeprowadzanie i koordynację procedur normalnych i awaryjnych określonych w instrukcji operacyjnej, w tym za przerwanie wykonywania czynności niezwiązanych z bezpieczeństwem w celu zachowania bezpieczeństwa lub ochrony.

e) Operator ustanawia procedury wyboru członka personelu pokładowego posiadającego najbardziej odpowiednie kwalifikacje do pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego na wypadek utraty przez wyznaczonego starszego członka personelu pokładowego zdolności do pełnienia swojej funkcji. Zmiany tych procedur muszą być zgłaszane właściwemu organowi.

▼M15

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

a) Ilekroć na pokładzie statku powietrznego znajdują się pasażerowie, w statku powietrznym musi znajdować się minimalna liczba gotowych do działania członków personelu pokładowego wymagana zgodnie z pkt ORO.CC.100.

b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) minimalną liczbę członków personelu pokładowego można zmniejszyć w każdym z następujących przypadków:

1) podczas normalnych operacji na ziemi niezwiązanych z uzupełnianiem lub usuwaniem paliwa, kiedy statek powietrzny znajduje się na swoim stanowisku postojowym;

2) w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, jeżeli liczba pasażerów znajdujących się na pokładzie w celu odbycia lotu jest zmniejszona. W takim przypadku po ukończeniu lotu właściwemu organowi przedkładany jest raport;

3) w celu zapewnienia odpoczynku w trakcie lotu w fazie przelotu, zgodnie z pkt ORO.FTL.205 lit. e) albo jako środek ograniczający zmęczenie stosowany przez operatora.

c) Do celów lit. b) pkt 1 i 2 procedury operatora określone w instrukcji operacyjnej zapewniają:

1) zachowanie równoważnego poziomu bezpieczeństwa przy zmniejszonej liczbie członków personelu pokładowego, zwłaszcza na wypadek ewakuacji pasażerów;

2) obecność starszego członka personelu pokładowego zgodnie z pkt ORO.CC.200 pomimo zmniejszonej liczby członków personelu pokładowego;

3) wymóg obecności co najmniej jednego członka personelu pokładowego na każdych 50, lub ułamek z liczby 50, pasażerów znajdujących się na tym samym pokładzie danego statku powietrznego;

4) w przypadku normalnych operacji na ziemi wykonywanych statkiem powietrznym wymagającym więcej niż jednego członka personelu pokładowego, liczbę ustaloną zgodnie z pkt 3 zwiększa się o jednego członka personelu pokładowego na każdą parę wyjść awaryjnych z poziomu pokładu.

▼M15

d) Do celów lit. b) pkt 3 operator:

1) przeprowadza ocenę ryzyka w celu ustalenia liczby członków personelu pokładowego, którzy mają być obecni i gotowi do działania przez cały czas podczas przelotu;

2) określa środki ograniczające skutki posiadania niższej liczby członków personelu pokładowego obecnych i gotowych do działania podczas przelotu;

3) ustanawia w instrukcji operacyjnej szczegółowe procedury, w tym procedury dotyczące odpoczynku w trakcie lotu starszego członka personelu pokładowego, które zapewniają w każdej chwili odpowiednie postępowanie z pasażerami oraz skuteczne zarządzanie wszelkimi sytuacjami nienormalnymi lub awaryjnymi;

4) wyszczególnia, w programie określania czasu lotu zgodnie z pkt ORO.FTL.125, warunki, na jakich można zapewnić członkom personelu pokładowego odpoczynek w trakcie lotu.

▼B

ORO.CC.210 **Dodatkowe warunki dotyczące wyznaczania do wykonania czynności**

Członkowie personelu pokładowego mogą być wyznaczani do wykonania czynności i pełnienia obowiązków na określonym typie lub wariancie statku powietrznego, wyłącznie jeżeli:

a) posiadają ważne zaświadczenie wydane zgodnie z załącznikiem V (część CC) do ►M4 rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 ◄;

b) posiadają kwalifikacje na określony typ lub wariant statku powietrznego zgodnie z niniejszą podczęścią;

c) spełniają pozostałe stosowne wymagania niniejszej podczęści oraz załącznika IV (część CAT);

d) mają na sobie mundur personelu pokładowego operatora.

ORO.CC.215 **Programy szkoleń i sprawdzianów oraz związana z nimi dokumentacja**

a) Programy szkoleń i sprawdzianów, w tym plany tematyczne wymagane przepisami niniejszej podczęści, są zatwierdzane przez właściwy organ i podawane w instrukcji operacyjnej.

b) Po ukończeniu przez członka personelu pokładowego szkolenia i zaliczeniu związanego z nim sprawdzianu, operator:

1) aktualizuje dokumentację szkoleń danego członka personelu pokładowego zgodnie z ORO.MLR.115; oraz

2) dostarcza członkowi personelu pokładowego wykaz uaktualnionych terminów ważności stosownie do typów i wariantów statków powietrznych, dla których członek personelu pokładowego posiada kwalifikacje do pełnienia obowiązków.

ORO.CC.250 **Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego**

a) Członek personelu pokładowego nie może być wyznaczony do wykonywania lotów na więcej niż trzech typach statków powietrznych, z wyjątkiem sytuacji, gdy po zatwierdzeniu przez właściwy organ, członek personelu pokładowego może wykonywać loty na czterech typach statków powietrznych, pod warunkiem że w co najmniej dwóch z tych typów:

1) wyposażenie bezpieczeństwa i wyposażenie awaryjne, a także normalne i awaryjne procedury dla danego typu statku powietrznego są podobne; oraz

2) normalne i awaryjne procedury nieodnoszące się do danego typu statku powietrznego są identyczne.

▼B

b) Na potrzeby lit. a) oraz szkolenia i kwalifikacji personelu pokładowego, operator określa:

▼M2

1) każdy statek powietrzny jako typ lub wariant, biorąc pod uwagę, o ile są dostępne, stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do danego typu lub wariantu statku powietrznego; oraz

▼B

2) warianty typu statku powietrznego, które uznaje się za różne, jeżeli nie są one podobne we wszystkich poniższych aspektach:

(i) obsługa wyjść awaryjnych;

(ii) rozmieszczenie oraz rodzaj przenośnego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego;

(iii) procedury awaryjne dla danego typu statku powietrznego.

ORO.CC.255 **Operacje z jednoosobowym personelem pokładowym**

a) Operator dokonuje selekcji, rekrutuje, szkoli oraz sprawdza umiejętności członków personelu pokładowego, którzy mają zostać wyznaczeni do wykonania operacji z jednoosobowym personelem pokładowym zgodnie z kryteriami odpowiednimi dla tego rodzaju operacji.

b) Członkowie personelu pokładowego bez wcześniejszego doświadczenia w wykonywaniu operacji z jednoosobowym personelem pokładowym są wyznaczani do tego rodzaju operacji wyłącznie po:

1) ukończeniu szkolenia wymaganego w lit. c) oraz innych stosownych szkoleń i zaliczeniu sprawdzianów wymaganych niniejszą podczęścią;

2) zaliczeniu sprawdzianu weryfikującego ich umiejętności w zakresie realizacji czynności i obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej; oraz

3) przystąpieniu do wykonywania lotów zapoznawczych w wymiarze co najmniej 20 godzin i 15 odcinków na odpowiednim typie statku powietrznego pod nadzorem członka personelu pokładowego posiadającego odpowiednie doświadczenie.

c) Podczas szkolenia szczególny nacisk kładzie się na poniższe dodatkowe zagadnienia, charakterystyczne dla lotów z jednoosobowym personelem pokładowym:

1) odpowiedzialność przed dowódcą za wykonywanie procedur normalnych i awaryjnych;

2) znaczenie koordynacji i komunikacji z załogą lotniczą, zwłaszcza w zakresie postępowania z niezdyscyplinowanymi lub nieodpowiednio zachowującymi się pasażerami;

3) przegląd wymagań operatora i obowiązków prawnych;

4) dokumentacja;

5) raportowanie wypadków i incydentów; oraz

6) ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące odpoczynku.

▼B

PODCZĘŚĆ TC

PERSONEL SPECJALISTYCZNY W OPERACJACH HEMS, HHO LUB NVIS

ORO.TC.100 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące operatora wykonującego loty statkami powietrznymi z personelem specjalistycznym w zarobkowym transporcie lotniczym w przypadku operacji śmigłowców ratownictwa medycznego (HEMS), operacji z wykorzystaniem systemu noktowizyjnego (NVIS) i operacji śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO).

ORO.TC.105 Warunki dotyczące wyznaczania do wykonania czynności

a) Członkowie personelu specjalistycznego w operacjach HEMS, HHO lub NVIS w zarobkowym transporcie lotniczym mogą być wyznaczani do wykonania czynności, wyłącznie jeżeli:

   1) mają ukończone 18 lat;

   2) są fizycznie i psychicznie zdolni do bezpiecznej realizacji powierzonych im czynności i obowiązków;

   3) ukończyli wszystkie wymagane niniejszą podczęścią szkolenia niezbędne do wykonywania powierzonych czynności;

   4) zaliczyli sprawdziany umiejętności w zakresie wykonywania wszystkich powierzonych czynności zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej.

b) Przed powierzeniem wykonywania czynności członkom personelu specjalistycznego, którzy pracują na zasadzie samozatrudnienia lub na zlecenie lub w niepełnym wymiarze czasu, operator sprawdza, czy spełnione są wszystkie stosowne wymagania niniejszej podczęści, biorąc przy tym pod uwagę wszystkie usługi świadczone przez danego członka personelu specjalistycznego innemu operatorowi/operatorom, w celu ustalenia w szczególności:

   1) całkowitej liczby obsługiwanych typów i wariantów statków powietrznych;

   2) stosownych ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku.

ORO.TC.110 Szkolenia i sprawdziany

a) Operator ustanawia, zgodnie ze stosownymi wymaganiami niniejszej podczęści, program szkoleń obejmujący zakres czynności i obowiązków, jakie będą wykonywane przez członków personelu specjalistycznego.

b) Po ukończeniu szkolenia wstępnego, szkolenia przejściowego u operatora, szkolenia w różnicach i szkolenia okresowego, każdy członek personelu specjalistycznego przechodzi sprawdzian wykazujący jego umiejętności w zakresie wykonywania procedur normalnych i awaryjnych.

c) Szkolenia i sprawdziany są prowadzone przez personel posiadający odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie w zakresie realizowanych zagadnień. Operator przekazuje właściwemu organowi informacje o personelu przeprowadzającym sprawdziany.

ORO.TC.115 Szkolenie wstępne

Przed podjęciem szkolenia przejściowego u operatora każdy członek personelu specjalistycznego musi ukończyć szkolenie wstępne obejmujące:

a) ogólną wiedzę teoretyczną z zakresu lotnictwa i przepisów lotniczych, obejmującą wszystkie elementy dotyczące czynności i obowiązków personelu specjalistycznego;

b) szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym;

c) szkolenie w zakresie przetrwania na lądzie i w wodzie, stosownie do rodzaju i obszaru operacji;

d) aspekty lotniczo-medyczne i pierwszą pomoc;

e) komunikację i stosowne elementy CRM określone w ORO.FC.115 i ORO.FC.215.

▼B

ORO.TC.120 Szkolenie przejściowe u operatora

Każdy członek personelu specjalistycznego musi ukończyć:

a) szkolenie przejściowe u operatora obejmujące odpowiednie elementy CRM,

1) przed wyznaczeniem po raz pierwszy przez operatora do pełnienia obowiązków członka personelu specjalistycznego; lub

2) przy przechodzeniu na inny typ lub klasę statku powietrznego, jeżeli którykolwiek z elementów wyposażenia lub procedur podany w lit. b) jest inny.

b) Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje:

1) rozmieszczenie i użycie całego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia ratowniczego znajdujących się na pokładzie;

2) wszystkie procedury normalne i awaryjne;

3) sprzęt pokładowy służący wykonywaniu czynności na statku powietrznym lub na ziemi w celu pomocy pilotowi podczas wykonywania operacji HEMS, HHO lub NVIS.

ORO.TC.125 Szkolenie w różnicach

a) W przypadku zmian w wyposażeniu lub procedurach na obsługiwanych aktualnie typach lub wariantach statków powietrznych, każdy członek personelu specjalistycznego musi przejść szkolenie w różnicach.

b) Operator określa w instrukcji operacyjnej, kiedy wymagane jest przeprowadzenie szkolenia w różnicach.

ORO.TC.130 Loty zapoznawcze

Po ukończeniu szkolenia przejściowego u operatora, a przed przystąpieniem do pracy jako wymagany członek personelu specjalistycznego podczas operacji HEMS, HHO i NVIS, każdy członek personelu specjalistycznego przystępuje do wykonywania lotów zapoznawczych.

ORO.TC.135 Szkolenie okresowe

a) Nie rzadziej niż co 12 miesięcy, każdy członek personelu specjalistycznego przechodzi szkolenie okresowe odpowiednie dla obsługiwanego przez siebie typu lub klasy statku powietrznego i wyposażenia. Elementy szkolenia CRM są włączane do wszystkich odpowiednich faz szkolenia okresowego.

b) Szkolenie okresowe obejmuje instruktaż teoretyczny i praktyczny oraz ćwiczenia.

ORO.TC.140 Szkolenie wznawiające

a) Każdy członek personelu specjalistycznego, który nie wykonywał swoich czynności w okresie ostatnich 6 miesięcy, musi ukończyć szkolenie wznawiające określone w instrukcji operacyjnej.

b) Członek personelu specjalistycznego, który nie wykonywał czynności lotniczych na określonym typie lub określonej klasie statku powietrznego w okresie ostatnich 6 miesięcy, przed wyznaczeniem do obsługi danego typu lub danej klasy statku powietrznego, musi ukończyć:

1) szkolenie wznawiające na dany typ lub daną klasę statku powietrznego; lub

2) dwa odcinki zapoznawcze na danym typie lub danej klasie statku powietrznego.

▼M3

PODCZĘŚĆ FTL

OGRANICZENIA CZASU LOTU I SŁUŻBY ORAZ WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYPOCZYNKU

SEKCJA 1

Przepisy ogólne

ORO.FTL.100 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące operatora i jego członków załóg w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku członków załóg.

ORO.FTL.105 Definicje

Do celów niniejszej podczęści stosuje się następujące definicje:

1) „zaaklimatyzowany” oznacza stan, w którym biologiczny dobowy zegar członka załogi jest zsynchronizowany ze strefą, w której znajduje się ten członek załogi. Członka załogi uznaje się za zaaklimatyzowanego w strefie czasowej o zakresie dwóch godzin od czasu lokalnego w miejscu odlotu. W przypadku gdy czas lokalny w miejscu rozpoczęcia pełnienia służby różni się o ponad 2 godziny od czasu lokalnego w miejscu, w którym służba się kończy, na potrzeby obliczenia maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych członka załogi uznaje się za zaaklimatyzowanego zgodnie z wartościami w tabeli 1.

Tabela 1

Różnica czasu (h) między godziną odniesienia a czasem lokalnym w miejscu, w którym członek załogi rozpoczyna następny okres pełnienia służby	Czas, jaki upłynął od zgłoszenia się do służby o godzinie odniesienia				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B” oznacza zaaklimatyzowanie do czasu lokalnego w strefie czasowej odlotu;

„D” oznacza zaaklimatyzowanie do czasu lokalnego w miejscu, w którym członek załogi rozpoczyna następny okres pełnienia służby; oraz

„X” oznacza, że stopień zaaklimatyzowania członka załogi jest nieznany;

2) „czas odniesienia” oznacza czas lokalny w miejscu zgłoszenia się do służby w zakresie czasowym wynoszącym 2 godziny od czasu lokalnego w miejscu, w którym członek załogi jest zaaklimatyzowany;

3) „zakwaterowanie” oznacza – na potrzeby pozostawania w gotowości do pełnienia służby oraz podzielonego okresu służby – spokojne, wygodne i niedostępne dla osób postronnych miejsce, w którym można kontrolować natężenie światła i wysokość temperatury oraz którego umeblowanie umożliwia członkowi załogi sen; miejsce takie ma powierzchnię wystarczającą do jednoczesnego zakwaterowania wszystkich obecnych członków załogi oraz zapewnia dostęp do żywności i napojów;

4) „odpowiednie zakwaterowanie” oznacza – na potrzeby pozostawania w gotowości do pełnienia służby, podzielonego okresu służby i odpoczynku – oddzielne pomieszczenie dla każdego członka załogi, położone w cichym miejscu oraz wyposażone w łóżko, odpowiedni system wentylacji, urządzenie do regulacji temperatury i natężenia światła oraz z dostępem do żywności i napojów;

▼M3

5) „zwiększona załoga lotnicza” oznacza załogę lotniczą złożoną z większej liczby osób niż minimalna liczba wymagana do obsługi samolotu, w której każdy członek załogi lotniczej może opuścić swoje stanowisko i zostać zastąpiony przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej;

6) „przerwa” oznacza okres w trakcie pełnienia czynności lotniczych, krótszy od okresu wypoczynku, liczony jako czas służby, podczas którego członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków;

7) „opóźniony termin zgłoszenia” oznacza przełożenie przez operatora zaplanowanego okresu pełnienia czynności lotniczych przed opuszczeniem przez członka załogi jego miejsca wypoczynku;

8) „grafik zakłócający” oznacza plan służby członka załogi, który zakłóca możliwość snu w godzinach do tego optymalnych, ponieważ obejmuje jeden okres pełnienia czynności lotniczych lub większą liczbę takich okresów zachodzących na dowolną część doby, podczas której członek załogi jest zaaklimatyzowany, lub rozpoczynających się bądź kończących się podczas takiej doby. Grafik może być zakłócający z powodu wczesnego rozpoczęcia lub późnego zakończenia służby bądź z powodu pełnienia służby w nocy.

   a) „typ wczesny” grafiku zakłócającego oznacza:

      (i) w przypadku „wczesnego rozpoczęcia służby” – czas między godziną 05:00 i 05:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany; oraz

      (ii) w przypadku „późnego zakończenia służby” – czas między godziną 23:00 i 01:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.

   b) „typ późny” grafiku zakłócającego oznacza:

      (i) w przypadku „wczesnego rozpoczęcia służby” – czas między godziną 05:00 i 06:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany; oraz

      (ii) w przypadku „późnego zakończenia służby” – czas między godziną 00:00 i 01:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany;

9) „służba w nocy” oznacza okres pełnienia służby nachodzący na okres między 02:00 a 04:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany;

10) „służba” oznacza dowolne zadanie wykonywane przez członka załogi dla operatora, w tym służbę na pokładzie, pracę administracyjną, przechodzenie lub prowadzenie szkoleń lub sprawdzianów, przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska, a także niektóre elementy pozostawania w gotowości do pełnienia służby;

11) „okres służby” oznacza okres rozpoczynający się w momencie, w którym członek załogi, na polecenie operatora, ma zgłosić się do pełnienia służby lub rozpocząć służbę, i kończący się, kiedy osoba ta jest zwolniona z wszystkich obowiązków, w tym również z obowiązków po zakończeniu lotu;

12) „okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)” oznacza okres rozpoczynający się w chwili, w której członek załogi ma zgłosić się do pełnienia służby, która może obejmować wykonanie jednego lotu lub serii lotów, i kończący się w chwili ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego i wyłączenia jego silników na koniec ostatniego lotu, podczas którego osoba ta występuje w charakterze operacyjnego członka załogi;

▼M14

13) „czas lotu” oznacza w przypadku samolotów czas pomiędzy pierwszym wyjazdem z miejsca postoju statku powietrznego w celu wykonania startu do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej i wyłączenia wszystkich silników lub zatrzymania śmigieł;

▼M3

14) „baza macierzysta” oznacza miejsce wyznaczone przez operatora dla członka załogi, z którego ten członek załogi zwykle rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby i w którym w normalnych okolicznościach operator nie odpowiada za jego zakwaterowanie;

15) „doba lokalna” oznacza okres 24 godzin rozpoczynający się o godzinie 00:00 czasu lokalnego;

16) „noc lokalna” oznacza okres 8 godzin przypadający między godziną 22:00 i 08:00 czas lokalnego;

17) „operacyjny członek załogi” oznacza członka załogi pełniącego służbę na pokładzie statku powietrznego podczas lotu;

18) „przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska” oznacza przeniesienie nieoperacyjnego członka załogi z miejsca na miejsce, na żądanie operatora, z wyłączeniem:

— czasu na podróż z prywatnego miejsca wypoczynku do wyznaczonego miejsca stawienia się w bazie macierzystej i z powrotem, oraz

— czasu na transfer miejscowy z miejsca wypoczynku do miejsca podjęcia służby i z powrotem.

19) „zaplecze wypoczynkowe” oznacza koję lub fotel z punktem oparcia dla nóg i stóp, który umożliwia członkowi załogi sen na pokładzie statku powietrznego;

20) „rezerwa” oznacza okres, w którym członek załogi, na polecenie operatora, ma być dostępny w celu otrzymania przydziału okresu pełnienia czynności lotniczych, przemieszczenia się w celu zajęcia stanowiska lub pełnienia innego rodzaju służby, z zachowaniem co najmniej dziesięciogodzinnego wyprzedzenia;

21) „okres wypoczynku” oznacza ciągły, nieprzerwany i określony okres po pełnieniu lub przed pełnieniem służby, podczas którego członek załogi jest zwolniony z wszystkich obowiązków, pozostawania w gotowości oraz pozostawania w rezerwie;

22) „rotacja” oznacza okres służby lub serię okresów służby, w tym co najmniej jeden okres służby na pokładzie, oraz okresy wypoczynku poza bazą macierzystą, z początkiem w bazie macierzystej i końcem w chwili powrotu do bazy macierzystej w celu wypoczynku, gdzie operator nie jest już odpowiedzialny za zakwaterowanie danego członka załogi;

23) „pojedynczy dzień wolny od służby” oznacza, na potrzeby zgodności z przepisami dyrektywy Rady 2000/79/WE ([1]), czas wolny od służby i pozostawania w gotowości obejmujący jeden dzień i dwie noce lokalne, który jest ogłaszany z wyprzedzeniem. Okres wypoczynku może stanowić część pojedynczego dnia wolnego od służby;

24) „odcinek” oznacza część okresu pełnienia czynności lotniczych od wyruszenia statku powietrznego w celu wykonania startu do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej;

25) „gotowość do pełnienia służby” oznacza wcześniej zgłoszony i ustalony okres, w trakcie którego operator wymaga od członka załogi gotowości do odbioru przydziału lotu, przemieszczenia się w celu zajęcia stanowiska lub podjęcia innych obowiązków bez okresu wypoczynku;

([1]) Dz.U. L 302 z 1.12.2000, s. 57.

▼M3

26) „gotowość do pełnienia służby w porcie lotniczym” oznacza pozostawanie w gotowości w porcie lotniczym;

27) „gotowość do pełnienia służby w innych sytuacjach” oznacza pozostawanie w gotowości w domu lub w odpowiednim miejscu zakwaterowania;

28) „okno niżu dobowego (WOCL)” oznacza okres między godziną 02:00 a 05:59 w strefie czasowej, w której członek załogi jest zaaklimatyzowany.

ORO.FTL.110 **Obowiązki operatora**

Operator:

a) ogłasza plany służby z wystarczającym wyprzedzeniem w celu umożliwienia członkom załogi zaplanowania odpowiedniego wypoczynku;

b) zapewnia, by okresy pełnienia czynności lotniczych były planowane w taki sposób, aby członkowie załogi nie odczuwali skutków zmęczenia i aby mogli oni w każdych okolicznościach pełnić swoje obowiązki w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa;

c) określa godziny zgłaszania się, które zapewniają wystarczającą ilość czasu na pełnienie służby na ziemi;

d) uwzględnia związek między częstotliwością i modelem okresów pełnienia czynności lotniczych i okresami wypoczynku, a także efekt kumulowania się wydłużonych okresów pełnienia służby połączonych z minimalnymi okresami wypoczynku;

e) określa modele pełnienia służby, w których unika się poważnego zakłócania ustalonego modelu snu/pracy, takiego jak np. pełnienie służby na przemian w dzień i w nocy;

f) przestrzega przepisów dotyczących grafików zakłócających zgodnie z ARO.OPS.230;

g) zapewnia, by okresy wypoczynku zapewniały ilość czasu wystarczającą członkom załogi do przezwyciężenia skutków wcześniejszej służby oraz umożliwiającą wypoczynek do czasu rozpoczęcia kolejnego okresu pełnienia czynności lotniczych;

h) planuje regularne wydłużone okresy wypoczynku regeneracyjnego i zawiadamia o nich członków załogi z odpowiednim wyprzedzeniem;

i) planuje czynności lotnicze w taki sposób, aby możliwe było ich zakończenie w dopuszczalnym okresie pełnienia czynności lotniczych, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na wypełnienie obowiązków przed lotem, czasu lotu oraz czasu postoju na ziemi i obsługi między rejsami;

j) zmienia grafik lub obsadę załogi, jeżeli rzeczywisty czas trwania operacji lotniczych przekroczy maksymalny okres wykonywania czynności lotniczych w ponad 33 % lotów objętych takim grafikiem w trakcie zaplanowanego sezonu.

ORO.FTL.115 **Obowiązki członków załogi**

Członkowie załogi:

a) przestrzegają przepisów zawartych w CAT.GEN.MPA.100 lit. b) załącznika IV (część CAT); oraz

b) optymalnie wykorzystują zapewnione możliwości wypoczynku oraz zaplecze wypoczynkowe, a także w sposób odpowiedni planują okres wypoczynku oraz korzystają z niego.

▼M3

ORO.FTL.120 **Zarządzenie ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRM)**

a) W przypadku gdy przepisy niniejszej podczęści lub stosowne wymagania specyfikacji certyfikacyjnych wymagają wprowadzenia programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRM), operator ustanawia i realizuje program zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia jako integralną część swojego systemu zarządzania. Program zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia zapewnia przestrzeganie podstawowych wymagań zawartych w pkt 7 lit. f) i g) oraz pkt 8 lit. f) załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Opis programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia znajduje się w instrukcji operacyjnej.

b) Ustanowiony, wdrożony i realizowany program zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia umożliwia ciągłe podnoszenie jego skuteczności oraz zawiera:

1) opis założeń i zasad operatora w zakresie zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, które określa się mianem polityki dotyczącej zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia;

2) dokumentację procesów związanych z zarządzaniem ryzykiem wystąpienia zmęczenia, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków oraz procedury aktualizacji tej dokumentacji;

3) zasady naukowe i wiedzę naukową;

4) proces identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka umożliwiający ciągłe zarządzanie ryzykiem ponoszonym przez operatora wynikającym ze zmęczenia członków załóg;

5) proces łagodzenia ryzyka umożliwiający niezwłoczne podejmowanie działań zaradczych niezbędnych do skutecznego łagodzenia ryzyka ponoszonego przez operatora wynikającego ze zmęczenia członków załóg oraz ciągłe monitorowanie i regularną ocenę stopnia, w jakim podjęte działania łagodzą to ryzyko;

6) procesy zapewnienia bezpieczeństwa związane z zarządzaniem ryzykiem wystąpienia zmęczenia;

7) procedury promocji programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia.

c) Zarządzanie ryzykiem wystąpienia zmęczenia odpowiada programowi określania czasu lotu, rozmiarowi operatora oraz charakterowi i złożoności prowadzonej przez niego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i ryzyka właściwych dla tej działalności, a także pozostaje w związku ze stosownym programem określania czasu lotu.

d) Operator podejmuje działania łagodzące w przypadku wykazania przez proces zapewnienia bezpieczeństwa związany z zarządzaniem ryzykiem wystąpienia zmęczenia, że utrzymywany poziom bezpieczeństwa nie spełnia założonych wymagań.

ORO.FTL.125 **Programy określania czasu lotu**

a) Operatorzy ustanawiają, wdrażają i realizują programy określania czasu lotu odpowiednie dla rodzajów prowadzonej przez siebie działalności, które są zgodne z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008, przepisami niniejszej podczęści oraz innymi mającymi zastosowanie przepisami, w tym dyrektywą 2000/79/WE.

b) Przed wdrożeniem, programy określania czasu lotu, w tym w razie konieczności wszelkie powiązane programy zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, są zatwierdzane przez właściwy organ.

c) Aby wykazać zgodność z przepisami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz niniejszej podczęści, operator wdraża stosowne specyfikacje certyfikacyjne przyjęte przez Agencję. Ewentualnie, w przypadku zamiaru odstąpienia od wymagań specyfikacji certyfikacyjnych zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, operator przedstawia właściwemu organowi pełny opis takiego planowanego odstępstwa przed jego wdrożeniem. Opis powinien zawierać wszelkie istotne zmiany w instrukcjach i procedurach, a także ocenę wykazującą spełnienie wymagań ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i w niniejszej podczęści.

▼M3

d) Do celów przepisu ARO.OPS.235 lit. d) w ciągu 2 lat od odejścia od przepisów lub wdrożenia odstępstwa operator gromadzi dane dotyczące zatwierdzonego odejścia lub przyznanego odstępstwa od przepisów oraz analizuje te dane przy użyciu zasad naukowych w celu oceny skutków, jakie takie odejście lub odstępstwo od przepisów wywiera na poziom zmęczenia załogi. Analizę tę przedstawia się właściwemu organowi w postaci sprawozdania.

SEKCJA 2

Operatorzy wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze

ORO.FTL.200 **Baza macierzysta**

Operator przydziela każdemu członkowi załogi jego bazę macierzystą.

ORO.FTL.205 **Okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)**

a) Operator:

1) ustala godziny zgłaszania się dla poszczególnych operacji, uwzględniając przepisy ORO.FTL.110 lit. c);

2) ustanawia procedury określające sposób, w jaki dowódca, w razie wystąpienia okoliczności specjalnych, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia, oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych członków załogi, skraca rzeczywisty okres pełnienia czynności lotniczych lub zwiększa czas wypoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.

b) Maksymalny podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych

1) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych, bez wydłużeń dla zaaklimatyzowanych członków załogi, jest zgodny z wymaganiami zawartymi w poniższej tabeli:

Tabela 2

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych – zaaklimatyzowani członkowie załogi

Początek okresu pełnienia czynności lotniczych o godzinie odniesienia	1–2 odcinki	3 odcinki	4 odcinki	5 odcinków	6 odcinków	7 odcinków	8 odcinków	9 odcinków	10 odcinków
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

2) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych w przypadku członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania jest zgodny z wymaganiami zawartymi w poniższej tabeli:

Tabela 3

Członkowie załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych w zależności od odcinków						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych dla członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania, w przypadku wdrożenia przez operatora programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia, jest zgodny z wymaganiami zawartymi w poniższej tabeli:

Tabela 4

Członkowie załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania objęci programem zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia

Wartości zawarte w poniższej tabeli mają zastosowanie, o ile w ramach realizowanego przez operatora programu zarządzania ryzykiem wystąpienia zmęczenia prowadzone jest ciągłe monitorowanie spełniania wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych w zależności od odcinków						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) Okres pełnienia czynności lotniczych w przypadku różnych godzin zgłoszenia się załogi lotniczej i personelu pokładowego

W każdym przypadku, kiedy personel pokładowy potrzebuje więcej czasu niż załoga lotnicza do odbycia odprawy przed tym samym odcinkiem lub serią odcinków, okres pełnienia czynności lotniczych personelu pokładowego może zostać wydłużony o różnicę między godziną zgłoszenia się personelu pokładowego a godziną zgłoszenia się załogi lotniczej. Różnica ta nie może przekroczyć 1 godziny. W takim przypadku maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych personelu pokładowego opiera się na godzinie zgłoszenia się załogi lotniczej do pełnienia czynności lotniczych, ale sam okres pełnienia czynności lotniczych rozpoczyna się od godziny zgłoszenia się personelu pokładowego.

d) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych dla zaaklimatyzowanych członków załogi z zastosowaniem wydłużeń bez wypoczynku w trakcie lotu

1) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych może zostać wydłużony maksymalnie do 1 godziny nie częściej niż dwa razy w ciągu każdych kolejnych 7 dni. W takim przypadku:

(i) minimalne okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu zostają wydłużone o 2 godziny; lub

(ii) okres wypoczynku po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o 4 godziny.

2) Jeżeli wydłużenia są wykorzystywane w kolejnych okresach pełnienia czynności lotniczych, dodatkowe okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu między dwoma wydłużonymi okresami pełnienia czynności lotniczych, wymagane na podstawie ppkt 1, następują po sobie.

▼M3

3) Wykorzystanie wydłużeń planuje się z wyprzedzeniem i ogranicza się maksymalnie do:

(i) 5 odcinków, jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych nie obejmuje okna niżu dobowego; lub

(ii) 4 odcinków, jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych obejmuje do 2 godzin okna niżu dobowego; lub

(iii) 2 odcinków, jeżeli okres pełnienia czynności lotniczych obejmuje ponad 2 godziny okna niżu dobowego.

4) Wydłużeń maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych bez okresu odpoczynku w trakcie lotu nie łączy się z wydłużeniami z powodu wypoczynku podczas lotu lub podzielonego okresu służby podczas tego samego okresu służby.

5) Programy określania godzin lotu precyzują limity dotyczące wydłużeń maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, z uwzględnieniem:

(i) liczby wykonanych odcinków; oraz

(ii) czasu zajęcia okna niżu dobowego.

e) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych z zastosowaniem wydłużeń z powodu wypoczynku w trakcie lotu

Programy określania czasu lotu precyzują warunki wykorzystywania wydłużeń maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych z powodu wypoczynku w trakcie lotu zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, z uwzględnieniem:

(i) liczby wykonanych odcinków;

(ii) minimalnego czasu na wypoczynek w trakcie lotu przydzielonego każdemu członkowi załogi;

(iii) rodzaju zaplecza wypoczynkowego na pokładzie; oraz

(iv) zwiększenia podstawowej liczby członków załogi lotniczej.

f) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczej – decyzje podejmowane według uznania dowódcy

1) Warunki modyfikowania ograniczeń czasu pełnienia czynności lotniczych oraz okresów służby i wypoczynku przez dowódcę w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności podczas operacji lotniczych, jakie rozpoczynają się z chwilą zgłoszenia lub później, są zgodne z poniższymi wymaganiami:

(i) Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych powstały w wyniku zastosowania przepisów lit. b) i lit. e) pkt ORO.FTL.205 lub pkt ORO.FTL.220 nie może być wydłużony o więcej niż 2 godziny, chyba że liczba członków załogi lotniczej została zwiększona, w którym to przypadku maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych można wydłużyć o nie więcej niż 3 godziny;

(ii) jeśli na końcowym odcinku podczas okresu pełnienia czynności lotniczych następuje przekroczenie dopuszczalnego okresu wydłużenia z powodu nieprzewidzianych okoliczności, które wystąpiły po starcie, lot można kontynuować do planowanego lotniska docelowego lub zapasowego; oraz

(iii) okres wypoczynku przypadający po okresie pełnienia czynności lotniczych można skrócić, jednak nigdy nie może on być krótszy niż 10 godzin.

▼M3

2) W razie wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia, dowódca skraca rzeczywisty czas pełnienia czynności lotniczych lub zwiększa czas odpoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.

3) Przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu modyfikacji zgodnie z pkt 1 i 2 dowódca zasięga opinii wszystkich członków załogi w sprawie poziomu ich czujności.

4) Dowódca składa operatorowi meldunek w przypadku wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych lub skrócenia okresu wypoczynku według swojego uznania.

5) Jeżeli wydłużenie czasu pełnienia czynności lotniczych lub skrócenie okresu wypoczynku przekracza 1 godzinę, kopia meldunku, na którym operator nanosi swoje uwagi, przesłana zostaje przez operatora do właściwego organu nie później niż w ciągu 28 dni od zdarzenia.

6) Operator wdraża procedurę nieprzewidującą sankcji, według której dowódca podejmuje decyzje według własnego uznania zgodnie z niniejszym przepisem, i opisuję ją w instrukcji operacyjnej.

g) Nieprzewidziane okoliczności podczas operacji lotniczej – opóźniony termin zgłoszenia

Operator ustanawia procedury dotyczące opóźnionego terminu zgłoszenia się do pełnienia służby w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi do danego rodzaju operacji.

ORO.FTL.210 Czas lotu i okresy służby

a) Całkowita długość okresów służby wyznaczonych członkowi załogi nie przekracza:

1) 60 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni;

2) 110 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 14 dni; oraz

3) 190 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres.

b) Całkowity czas lotów na odcinkach, do których dany członek załogi jest wyznaczony jako operacyjny członek załogi, nie przekracza:

1) 100 godzin lotu w ciągu każdych kolejnych 28 dni;

2) 900 godzin lotu w roku kalendarzowym; oraz

3) 1 000 godzin lotu ciągu każdych kolejnych 12 miesięcy kalendarzowych.

c) Służbę po zakończeniu lotu wlicza się do czasu służby. Operator określa minimalny czas służby po zakończeniu lotu w instrukcji operacyjnej.

ORO.FTL.215 Przemieszczanie się w celu zajęcia stanowiska

W przypadku gdy operator przemieszcza członka załogi w celu zajęcia stanowiska, zastosowanie mają następujące przepisy:

a) przemieszczenie się w celu zajęcia stanowiska po zgłoszeniu się, ale przed podjęciem obowiązków operacyjnych, liczy się jako okres pełnienia czynności lotniczych, ale nie liczy się jako odcinek;

b) cały czas spędzony na przemieszczaniu się w celu zajęcia stanowiska wlicza się do czasu służby.

▼M3

ORO.FTL.220 Podzielony okres służby

Warunki wydłużenia maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych z powodu przerwy na ziemi są zgodne z następującymi wymaganiami:

a) w programach określania czasu lotu określa się poniższe elementy podzielonego okresu służby zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji:

1) minimalny czas trwania przerwy na ziemi; oraz

2) możliwość wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych zgodnie z ORO.FTL.205 lit. b), z uwzględnieniem czasu trwania przerwy na ziemi, zaplecza wypoczynkowego zapewnionego danemu członkowi załogi oraz innych istotnych czynników;

b) przerwę na ziemi wlicza się w całości do okresu pełnienia czynności lotniczych;

c) podzielony okres służby nie następuje po skróconym okresie wypoczynku.

ORO.FTL.225 Gotowość i dyżury w porcie lotniczym

W przypadku gdy operator przydzieli członków załogi do pozostawania w gotowości lub pełnienia dyżuru w porcie lotniczym, zastosowanie mają następujące przepisy, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji:

a) gotowość oraz dyżur w porcie lotniczym są planowane, a godzina rozpoczęcia i zakończenia gotowości jest określana i komunikowana danemu członkowi załogi z wyprzedzeniem umożliwiającym zaplanowanie odpowiedniego wypoczynku;

b) członek załogi pozostaje w gotowości w porcie lotniczym od momentu zgłoszenia w standardowym punkcie zgłoszenia do zakończenia zgłoszonego okresu gotowości;

c) dyżur w porcie lotniczym wlicza się w pełni do okresu pełnienia czynności lotniczych do celów ORO.FTL.210 i ORO.FTL.235;

d) każdy dyżur w porcie lotniczym wlicza się w pełni do okresu pełnienia służby, a okres pełnienia czynności lotniczych liczy się w pełni od czasu stawienia się do pełnienia dyżuru w porcie lotniczym;

e) operator zapewnia zakwaterowanie członkowi załogi pełniącemu dyżur w porcie lotniczym;

f) w programach określania czasu lotu określa się następujące elementy:

1) maksymalną długość czasu pozostawania w gotowości;

2) wpływ pozostawania w gotowości na maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych, jaki może zostać przydzielony, z uwzględnieniem zaplecza wypoczynkowego zapewnionego danemu członkowi załogi oraz innych istotnych czynników, takich jak:

— potrzeba natychmiastowej gotowości danego członka załogi,

— zakłócenie snu związane z pozostawaniem w gotowości, oraz

— wystarczająco wczesne zawiadomienie między wezwaniem do pełnienia służby a wyznaczonym okresem sprawowania czynności lotniczych, zapewniające możliwość snu;

3) minimalny podstawowy okres wypoczynku po pozostawaniu w gotowości, który nie prowadzi do przydzielenia okresu sprawowania czynności lotniczych;

▼M3

4) sposób wliczania czasu spędzonego na pozostawaniu w gotowości, oprócz dyżuru w porcie lotniczym, do łącznych godzin służby.

ORO.FTL.230 Rezerwa

W przypadku gdy operator przydzieli członków załogi do rezerwy, zastosowanie mają następujące przepisy, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji:

a) rezerwa jest planowana;

b) w programach określania czasu lotu wyznacza się następujące elementy:

1) maksymalną długość okresu pozostawania w rezerwie;

2) liczbę kolejnych dni pozostawania w rezerwie, jaką można przydzielić członkowi załogi.

ORO.FTL.235 Okresy wypoczynku

a) Minimalny okres wypoczynku w bazie macierzystej

1) Minimalny okres wypoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się w bazie macierzystej trwa co najmniej tyle samo, co poprzedzający go okres służby lub trwa 12 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

2) W ramach odstępstwa od pkt 1, minimalny okres wypoczynku zgodnie z lit. b) ma zastosowanie, jeżeli operator zapewnia członkowi załogi odpowiednie zakwaterowanie w bazie macierzystej.

b) Minimalny okres wypoczynku poza bazą macierzystą

Minimalny okres wypoczynku zapewniany przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się poza bazą macierzystą trwa co najmniej tyle samo, co poprzedzający go okres służby lub trwa 10 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy. Okres ten zapewnia możliwość 8 godzin snu i uwzględnia czas na podróż oraz potrzeby fizjologiczne.

c) Skrócony okres wypoczynku

W drodze odstępstwa od wymogów określonych w lit. a) i b) w programach określania czasu lotu można skrócić minimalny okres wypoczynku, zgodnie ze specyfikacjami certyfikacyjnymi odpowiednimi dla danego rodzaju operacji, uwzględniając przy tym następujące elementy:

1) minimalny skrócony okres wypoczynku;

2) wydłużenie następnego okresu wypoczynku; oraz

3) skrócenie okresu pełnienia czynności lotniczych następującego po skróconym okresie wypoczynku.

d) Regularne wydłużone okresy wypoczynku regeneracyjnego

W programach określania czasu lotu określa się długość regularnych wydłużonych okresów wypoczynku regeneracyjnego kompensujących efekt kumulacji zmęczenia. Minimalny czas trwania regularnego wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego wynosi 36 godzin, w tym dwie noce lokalne, a w każdym przypadku czas między końcem jednego regularnego wydłużonego okresu wypoczynku regeneracyjnego a początkiem kolejnego nie przekracza 168 godzin. Dwa razy w miesiącu regularny wydłużony okres wypoczynku regeneracyjnego zwiększa się do 2 dni lokalnych.

▼M3

e) W programach określania czasu lotu określa się dodatkowe okresy wypoczynku zgodnie ze stosownymi specyfikacjami certyfikacyjnymi w celu kompensowania:

1) wpływu różnic między strefami czasowymi oraz wydłużeń okresu pełnienia czynności lotniczych;

2) dodatkowego skumulowanego zmęczenia spowodowanego grafikami zakłócającymi; oraz

3) zmian bazy macierzystej.

ORO.FTL.240 Wyżywienie

a) Podczas okresu pełnienia czynności lotniczych członek załogi ma możliwość spożycia posiłku i napojów, aby uniknąć pogorszenia jakości jego pracy, zwłaszcza jeśli okres pełnienia czynności lotniczych przekracza 6 godzin.

b) Operator określa w instrukcji operacyjnej sposób zapewnienia członkom załogi wyżywienia w trakcie okresu pełnienia czynności lotniczych.

ORO.FTL.245 Rejestry dotyczące bazy macierzystej, czasu lotu, okresów pełnienia służby i okresów wypoczynku

a) Operator zachowuje przez okres 24 miesięcy:

1) indywidualne rejestry dla każdego członka załogi zawierające informacje o:

(i) czasie lotu;

(ii) czasie, długości i zakończeniu każdego okresu służby oraz okresu wykonywania czynności lotniczych;

(iii) okresach wypoczynku i dniach wolnych od służby; oraz

(iv) przydzielonej bazie macierzystej.

2) meldunki dotyczące wydłużeń okresu pełnienia czynności lotniczych i skróconych okresów wypoczynku.

b) Na żądanie operator przedstawia kopie indywidualnych rejestrów okresów pełnienia czynności lotniczych, okresów służby i wypoczynku:

1) członkom załogi, których one dotyczą; oraz

2) innemu operatorowi, w przypadku członka załogi, który jest lub ma zostać członkiem załogi tego operatora.

c) W przypadku członków załogi pełniących służbę dla więcej niż jednego operatora rejestry, o których mowa w CAT.GEN.MPA.100 lit. b) pkt 5, przechowuje się przez okres 24 miesięcy.

ORO.FTL.250 Szkolenie z zakresu zarządzania zmęczeniem

a) Operator zapewnia członkom załóg, personelowi układającemu i utrzymującemu harmonogramy pracy członków załóg oraz zainteresowanej kadrze kierowniczej wstępne i okresowe szkolenia z zakresu zarządzania zmęczeniem.

b) Szkolenia te realizują program szkoleń ustanowiony przez operatora i opisany w instrukcji operacyjnej. Zakres programowy szkolenia obejmuje możliwe przyczyny i skutki zmęczenia, a także sposoby przeciwdziałania zmęczeniu.

▼M21

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:

Eksploatacja statków powietrznych

Data rozpoczęcia eksploatacji oraz data wejścia w życie zmiany:

Informacje o statkach powietrznych, operacjach i organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu ([1]):

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

MSN statku powietrznego ([2])	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny statku powietrznego ([3])	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji ([4])	Organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu ([5])

Operator uzyskuje uprzednie zatwierdzenie ([6]) lub zatwierdzenie szczególne ([7]) na niektóre operacje przed ich przeprowadzeniem.

W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanych zatwierdzeń. Należy załączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych, w tym:

— w stosownych przypadkach zatwierdzeń szczególnych przyznanych przez państwo trzecie;

— nazwę operacji wykonanych z kredytem zaufania do działań operacyjnych (np. EFVS 200, SA CAT I itp.).

W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanego zezwolenia na operacje specjalistyczne (jeżeli ma to zastosowanie, należy załączyć zezwolenie(-a)).

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

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 Komisji (UE) nr 965/2012, a wszystkie loty będą prowadzone zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej, w myśl wymogów pkt ORO.GEN.110 lit. b) części ORO.

☐ Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają:

— ważne świadectwo zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 lub – w przypadku statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim – zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji ICAO, oraz

— jeżeli są wykorzystywane do przeprowadzenia działań z zakresu operacji specjalistycznych, ważną umowę leasingu zgodnie z pkt ORO.SPO.100.

▼M21

☐ 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) części ORO, a członkowie personelu pokładowego, w stosownych przypadkach, zostali przeszkoleni zgodnie z podczęścią CC części ORO.
☐ (Jeżeli dotyczy) Operator wdraża uznaną normę branżową i wykazuje zgodność z tą normą. Oznaczenie referencyjne normy: Jednostka certyfikująca: Data ostatniej kontroli zgodności:
☐ Operator powiadamia 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 Komisji (UE) nr 965/2012, zadeklarowanych właściwemu organowi niniejszym zgłoszeniem, a także o wszelkich zmianach w informacjach i wykazach AltMoC ujętych w niniejszym zgłoszeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymogami w pkt ORO.GEN.120 lit. a) części ORO.
☐ Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.
Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego
([1]) Jeżeli w formularzu zgłoszenia brakuje miejsca na podanie wszystkich wymaganych informacji, informacje te należy podać w osobnym załączniku. Załącznik należy opatrzyć datą i podpisem. ([2]) Numer seryjny producenta. ([3]) Jeżeli statek powietrzny jest również zarejestrowany przez posiadacza AOC, należy podać numer AOC posiadacza AOC. ([4]) 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. ([5]) Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu muszą zawierać nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia. ([6]) 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), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 i 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 użyciem statków powietrznych o MOPSC większej niż 19, które są wykonywane bez członka personelu pokładowego pełniącego obowiązki (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 z 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). ([7]) Operacje zgodne z załącznikiem V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, w tym: podczęścią B „Operacje z nawigacja 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) oraz operacje przy minimach widzialności”, G „Transport materiałów niebezpiecznych”, K „Morskie operacje śmigłowcowe” oraz N „Podejścia i odloty typu »punkt w przestrzeni« (PinS) ze zredukowanymi minimami dla lotów VFR w przypadku śmigłowców”.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

OPERACJE ZAROBKOWEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO

[CZĘŚĆ CAT]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

CAT.GEN.100 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora.

▼M14

_____

▼B

SEKCJA 1

Statki powietrzne z napędem silnikowym

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 Obowiązki załogi

a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu czynności, które są:

1) związane z bezpieczeństwem statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie oraz

2) wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej.

b) Członek załogi:

1) informuje dowódcę o każdej awarii, niesprawności, nieprawidłowym działaniu lub usterce, które mogą w jego ocenie mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub bezpieczeństwo jego eksploatacji, w tym mających związek z systemami awaryjnymi, o ile nie zostały one wcześniej zgłoszone przez innego członka załogi;

2) informuje dowódcę o każdym incydencie, który stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu, o ile nie został on wcześniej zgłoszony przez innego członka załogi;

3) postępuje zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w ustanowionych przez operatora programach raportowania zdarzeń;

4) przestrzega wszelkich obowiązujących go ograniczeń czasu lotu i służby (ang. *flight and duty time limitations*, FTL) oraz wymagań dotyczących odpoczynku;

5) podejmując się wykonywania czynności dla więcej niż jednego operatora:

(i) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz czasów odpoczynku zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie ograniczeń czasu lotu i służby (FTL);

(ii) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie z obowiązującymi wymaganiami FTL oraz

(iii) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne w odniesieniu do lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego.

▼M21

c) Członek załogi nie wykonuje czynności na pokładzie statku powietrznego:

1) pod wpływem substancji psychoaktywnych bądź będąc niezdolnym do służby z powodu urazu, przemęczenia, zażywania leków, choroby lub z innego podobnego powodu;

2) po nurkowaniu głębokościowym lub oddaniu krwi, chyba że po upływie stosownego czasu;

3) jeżeli nie spełnia stosownych wymagań medycznych;

4) w razie jakichkolwiek wątpliwości co do zdolności wypełnienia czynności powierzonych mu do wykonania; lub

5) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.5 załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.

▼B

CAT.GEN.MPA.105 Obowiązki dowódcy

a) Oprócz przestrzegania przepisów CAT.GEN.MPA.100, dowódca statku powietrznego:

1) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu jego wejścia na pokład do czasu opuszczenia przez niego statku powietrznego po zakończeniu lotu;

2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego:

(i) w przypadku samolotów: od chwili, gdy samolot uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączenia silnika/silników stanowiącego/stanowiących zasadniczą jednostkę napędową;

(ii) w przypadku śmigłowców: podczas gdy wirniki się obracają;

3) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie, zgodnie z pkt 7.c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

4) jest uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

5) nie zezwala na przewóz statkiem powietrznym osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

6) ma prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz stwarza dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

▼B

7) zapewnia zapoznanie wszystkich pasażerów z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego;

8) zapewnia wykonanie wszystkich procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych zgodnie z instrukcją operacyjną;

9) nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas krytycznych faz lotu żadnych czynności innych niż czynności wymagane dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego;

▼M8

10) dopilnowuje, aby:

(i) rejestratory parametrów lotu nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu;

(ii) w przypadku wystąpienia zdarzenia innego niż wypadek lub poważny incydent, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.160 lit. a), zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte; oraz

(iii) w razie wypadku lub poważnego incydentu, lub jeżeli przechowywaniem zapisów rejestratorów parametrów lotu zarządza organ prowadzący dochodzenie:

A) zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte;

B) rejestratory parametrów lotu zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz

C) podjęto środki ostrożności w celu zachowania zapisów z rejestratorów parametrów lotu przed opuszczeniem kabiny załogi lotniczej;

▼B

11) podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi stosownie do wykazu odchyleń w konfiguracji (configuration deviation list, CDL) lub wykazu wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL);

▼M15

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

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

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

▼B

b) W sytuacji awaryjnej, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca lub pilot, któremu przekazano prowadzenie lotu, podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne, zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.

c) W każdym przypadku gdy statek powietrzny wykonał podczas lotu manewr w odpowiedzi na polecenie sygnalizacji „propozycja rozwiązania” (RA, resolution advisory) wydane przez pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS), dowódca składa właściwemu organowi raport ACAS.

d) Zagrożenia związane z ptakami i zderzenia z ptakami:

1) Jeżeli tylko pozwala na to obciążenie załogi lotniczej pracą, dowódca informuje służby ruchu lotniczego (air traffic service, ATS) o każdym zaobserwowanym potencjalnym zagrożeniu związanym z ptakami.

▼B

2) Po każdym zderzeniu z ptakiem, dowódca składa właściwemu organowi po wylądowaniu pisemny raport o zderzeniu z ptakiem, jeżeli statek powietrzny, za który jest odpowiedzialny, doznał w wyniku tego zderzenia znaczących uszkodzeń albo którykolwiek z podstawowych systemów pokładowych przestał działać lub działa nieprawidłowo.

▼M15

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

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Władza dowódcy

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić wykonywanie wszelkich zgodnych z prawem poleceń dowódcy wydanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie przez wszystkie przewożone statkiem powietrznym osoby.

CAT.GEN.MPA.115 Członkowie personelu lub załogi niebędący członkami personelu pokładowego przebywający w przedziale pasażerskim

W przypadku gdy członkowie personelu lub załogi niebędący członkami personelu pokładowego pełniącego obowiązki w czasie lotu wykonują swoje czynności w przedziale pasażerskim statku powietrznego, operator dopilnowuje, by:

a) nie byli oni myleni przez pasażerów z członkami personelu pokładowego pełniącymi obowiązki w czasie lotu;

b) nie zajmowali stanowisk pracy przeznaczonych dla personelu pokładowego;

c) nie utrudniali członkom personelu pokładowego pełniącym obowiązki w czasie lotu wykonywania ich czynności.

CAT.GEN.MPA.120 Wspólny język

Operator dopilnowuje, by wszyscy członkowie załogi mogli porozumiewać się we wspólnym języku.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania statku powietrznego w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Kołowanie samolotu

Operator dopilnowuje, by kołowanie jego samolotu po polu manewrowym lotniska odbywało się tylko, gdy osoba zasiadająca za sterami:

a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub

b) została wyznaczona przez operatora oraz:

1) jest przeszkolona w zakresie kołowania danego statku powietrznego;

2) jest przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem;

3) otrzymała instrukcje dotyczące układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC);

4) spełnia standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

CAT.GEN.MPA.130 Uruchomienie wirnika — śmigłowce

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się tylko wtedy, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

▼B

CAT.GEN.MPA.135 Wstęp do kabiny załogi lotniczej

a) Operator dopilnowuje, by nikt poza członkami załogi lotniczej wyznaczonymi na dany lot nie miał wstępu ani nie był przewożony w kabinie załogi lotniczej, chyba że osoba ta jest:

1) członkiem załogi pełniącym obowiązki w czasie lotu;

2) przedstawicielem właściwego organu lub organu odpowiedzialnego za inspekcje, jeżeli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych czynności; lub

3) dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w instrukcji operacyjnej.

b) Dowódca dopilnowuje, by:

1) udzielenie zezwolenia na wstęp do kabiny załogi lotniczej nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia w wykonywaniu lotu; oraz

2) wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi lotniczej były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.

c) Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi lotniczej podejmuje dowódca.

CAT.GEN.MPA.140 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych (portable electronic device, PED) mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia danego statku powietrznego i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie takich urządzeń.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)

a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.

b) Operator stosuje aplikację EFB typu B, tylko jeśli została ona zatwierdzona zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść M.

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Operator zapewnia nieprzerwaną dostępność wykazów zawierających informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym znajdującym się na pokładzie każdego z jego statków powietrznych do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Wodowanie — samoloty

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

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Przewóz broni i amunicji wojskowej

a) Operator przewozi drogą powietrzną broń i amunicję wojskową, wyłącznie jeżeli fakt ten został zatwierdzony przez wszystkie zainteresowane państwa, których przestrzeń powietrzna ma być wykorzystana podczas wykonywania lotu.

b) W przypadku uzyskania odpowiedniego zatwierdzenia, operator dopilnowuje, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były:

1) umieszczone na statku powietrznym w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz

▼B

2) niezaładowane, w przypadku przewożenia broni palnej.

c) Operator dopilnowuje, by dowódca został powiadomiony przed rozpoczęciem lotu o tym, jaka broń i amunicja wojskowa mają być przewożone i jak są one rozmieszczone na pokładzie statku powietrznego.

CAT.GEN.MPA.160 Przewóz broni i amunicji sportowej

a) Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu dopilnowania, aby zgłaszano mu każdy zamiar przewozu drogą powietrzną broni sportowej.

b) Operator przyjmujący do przewozu broń sportową dopilnowuje, by była ona:

1) umieszczona na statku powietrznym w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz

2) niezaładowana, w przypadku broni palnej lub innych rodzajów broni mogących zawierać amunicję.

c) Amunicja do broni sportowej może być przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z Instrukcjami Technicznymi.

CAT.GEN.MPA.161 Przewóz broni i amunicji sportowej — odstępstwa

Nie naruszając przepisu CAT.GEN.MPA.160 lit. b), w przypadku śmigłowców o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 3 175 kg, eksploatowanych w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, broń sportową można przewozić w miejscu dostępnym podczas lotu, pod warunkiem że operator ustanowił odpowiednie procedury, a umieszczenie tej broni w miejscu niedostępnym podczas lotu jest niemożliwe.

CAT.GEN.MPA.165 Sposób przewozu osób

Operator podejmuje wszelkie środki w celu dopilnowania, by podczas lotu żadna osoba nie znajdowała się w jakiejkolwiek części statku powietrznego nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dowódca udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do takiej części:

a) w celu podjęcia działań koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego lub znajdujących się na jego pokładzie osób, zwierząt lub rzeczy; lub

b) w której przewożone są ładunki lub zapasy, do których z założenia możliwy jest dostęp osób podczas lotu.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Substancje psychoaktywne

a) Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by na pokład statku powietrznego nie weszła ani nie przebywała na nim żadna osoba będąca pod wpływem substancji psychoaktywnych w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie.

b) W celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie operator opracowuje i wdraża strategię zapobiegania nadużywania substancji psychoaktywnych przez podlegających jego kontroli członków załóg lotniczych i personelu pokładowego oraz personelu, od którego zależy bezpieczeństwo, i wykrywania go.

▼M12

c) Bez uszczerbku dla obowiązujących krajowych przepisów dotyczących ochrony danych w zakresie poddawania osób fizycznych badaniom operator opracowuje i wdraża obiektywną przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurę do celów zapobiegania nadużywaniu substancji psychoaktywnych przez członków załóg lotniczych i personelu pokładowego oraz personel, od którego zależy bezpieczeństwo, i wykrywania go.

d) W przypadku potwierdzonego dodatniego wyniku badania, operator powiadamia swój właściwy organ oraz organ odpowiedzialny za przedmiotowy personel, np. konsultanta medycznego władzy uprawnionej do licencjonowania.

CAT.GEN.MPA.175 Zagrożenia dla bezpieczeństwa

a) Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba poprzez wynikające z zaniedbania, rozmysłu lub lekkomyślności działanie lub zaniechanie działania:

1) nie naraża na niebezpieczeństwo statku powietrznego ani znajdujących się na jego pokładzie osób; ani

2) nie powoduje narażenia ani nie przyzwala na narażenie osób ani mienia na niebezpieczeństwo ze strony statku powietrznego.

b) Operator zapewnia, że przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych załoga lotnicza przeszła testy psychologiczne w celu:

1) określenia cech psychicznych i predyspozycji załogi lotniczej do środowiska pracy; oraz

2) zmniejszenia prawdopodobieństwa negatywnego wpływu na bezpieczną eksploatację statku powietrznego.

c) Biorąc pod uwagę wielkość, charakter i złożoność działań operatora, zamiast testów psychologicznych, o których mowa w lit. b), operator może sam przeprowadzić ocenę cech psychicznych i predyspozycji załogi lotniczej.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu, na pokładzie statku powietrznego znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:

1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (aircraft flight manual, AFM) lub równoważny dokument/równoważne dokumenty,

2) oryginał świadectwa rejestracji;

3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);

4) świadectwo zdatności w zakresie hałasu, wraz z przekładem na język angielski, jeżeli został dostarczony przez organ odpowiedzialny za wydanie tego świadectwa;

▼M4

5) uwierzytelniony odpis certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), a także jego tłumaczenie na język angielski, jeśli AOC wydano w innym języku;

6) specyfikacje operacyjne odpowiednie dla danego typu statku powietrznego, wydane wraz z AOC, a także ich tłumaczenie na język angielski, jeśli specyfikacje operacyjne wydano w innym języku;

▼B

7) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;

8) polisa(-y) ubezpieczenia OC;

9) dziennik podróży statku powietrznego lub dokument równoważny;

▼M15

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

▼B

11) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;

12) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;

13) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytujące i przechwytywane statki powietrzne;

14) informacje o służbach poszukiwawczo-ratowniczych operujących na obszarze planowanego lotu. Informacje te muszą być łatwo dostępne w kabinie załogi lotniczej;

15) aktualne części instrukcji operacyjnej dotyczące czynności wykonywanych przez członków załogi. Części te muszą być łatwo dostępne dla członków załogi;

16) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL);

17) odpowiednie wiadomości NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;

18) właściwe informacje meteorologiczne;

19) w stosownych przypadkach, manifest cargo lub pasażerski;

20) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia;

21) w stosownych przypadkach, operacyjny plan lotu;

22) w stosownych przypadkach, powiadomienie o pasażerach kategorii specjalnych (special category passengers, SCP) i ładunkach specjalnych; oraz

23) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.

▼M5

b) Nie naruszając przepisów lit. a), w przypadku operacji wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, startujących i lądujących z tego samego lotniska lub miejsca operacji lotniczej w odstępie do 24 godzin lub pozostających w granicach obszaru lokalnego określonego w instrukcji operacyjnej, następujące dokumenty i informacje można przechowywać na lotnisku lub na miejscu operacji lotniczej zamiast na pokładzie:

▼B

1) świadectwo zdatności w zakresie hałasu;

2) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;

3) dziennik podróży lub dokument równoważny;

4) dziennik techniczny statku powietrznego;

5) wiadomości NOTAM oraz dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;

6) informacje meteorologiczne;

7) w stosownych przypadkach, powiadomienie o pasażerach kategorii specjalnych (SCP) oraz ładunkach specjalnych; oraz

8) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia.

▼B

c) Nie naruszając przepisów lit. a), w przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. a) pkt 2–8, dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można dostarczyć dokumenty zastępcze.

CAT.GEN.MPA.185 Informacje zachowywane na ziemi

a) Operator dopilnowuje, by co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów:

1) informacje mające znaczenie dla danego lotu i właściwe dla rodzaju operacji były zachowywane na ziemi;

2) informacje te były zachowane do czasu ich skopiowania w miejscu, w którym będą przechowywane; lub – jeżeli okaże się to niewykonalne

3) te same informacje były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie statku powietrznego.

b) Informacje, o których mowa w lit. a), obejmują:

1) w odpowiednich przypadkach, kopię operacyjnego planu lotu;

2) kopie odpowiedniej(-ch) części dziennika technicznego statku powietrznego;

3) dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli operator wprowadził do niej zmiany;

4) jeżeli to wymagane, dokumentację dotyczącą masy i wyważenia; oraz

5) powiadomienie o ładunkach specjalnych.

CAT.GEN.MPA.190 Udostępnianie dokumentacji i zapisów

Na żądanie osoby upoważnionej przez organ dowódca udostępnia tej osobie w rozsądnym terminie od tego żądania wymagane dokumenty przechowywane na pokładzie.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 Postępowanie z zapisami rejestratorów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie

a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy rejestratorów lotu przez 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.

b) Operator przeprowadza kontrole operacyjne i oceny zapisów, aby zapewnić ciągłą sprawność rejestratorów lotu, których przewożenia wymaga niniejsze rozporządzenie.

c) Operator dopilnowuje, aby zachowywano zapisy parametrów lotu i komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych, które należy zapisywać w rejestratorach lotu. Na potrzeby prób i obsługi tych rejestratorów lotu dopuszcza się jednak skasowanie podczas prób maksymalnie 1 godziny najstarszego zapisu.

d) Operator przechowuje i na bieżąco aktualizuje dokumentację zawierającą informacje niezbędne do przekształcania nieprzetworzonych danych lotu na parametry lotu wyrażone w jednostkach inżynieryjnych.

▼**M16**

e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora lotu.

f) Nie naruszając przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ([1]):

1) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratorów lotu, zapisów dźwięku z rejestratorów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:

(i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami dźwięku i ich transkrypcją;

(ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;

(iii) te zapisy dźwięku wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.

1a) Podczas czynności sprawdzania zapisów dźwięku z rejestratorów lotu, służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, operator chroni prywatność tych zapisów dźwięku i upewnia się, że nie są one ujawniane ani wykorzystywane do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu.

2) Parametrów lotu lub komunikatów łącza danych zapisanych przez rejestrator lotu nie można wykorzystywać do celów innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, chyba że zapisy te spełniają którykolwiek z następujących warunków:

(i) są wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą techniczną;

(ii) zostały pozbawione elementów identyfikacyjnych;

(iii) są ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

3) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, zapisów obrazu z kabiny załogi lotniczej z rejestratora parametrów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:

(i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami obrazu;

(ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;

(iii) te zapisy obrazu wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.

3a) Kiedy obraz z kabiny załogi lotniczej zapisany przez rejestrator lotu jest sprawdzany na potrzeby zapewnienia sprawności rejestratora lotu, wówczas:

(i) tych zapisów obrazu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu;

(ii) jeżeli na nagraniu obrazu mogą być widoczne elementy ciała członków załogi, operator musi zapewnić ochronę prywatności takiego nagrania.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Transport materiałów niebezpiecznych

a) O ile inne przepisy niniejszego załącznika nie stanowią inaczej, transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do Konwencji chicagowskiej (z późniejszymi zmianami) w połączeniu z przepisami *Instrukcji Technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną* (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.

b) Materiały niebezpieczne transportowane są wyłącznie przez operatorów zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G, chyba że:

1) nie podlegają one przepisom Instrukcji Technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji; lub

2) są przenoszone przez pasażerów lub członków załogi, bądź znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych.

c) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia nieumyślnemu wniesieniu materiałów niebezpiecznych na pokład.

d) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędnych informacji umożliwiających im wykonywanie obowiązków zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

e) W zakresie zgodnym z Instrukcjami Technicznymi, operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa lotniska:

1) wszelkie wypadki lub incydenty z materiałami niebezpiecznymi;

2) wykrycie niezgłoszonego lub nieprawidłowo zgłoszonego ładunku lub poczty zawierającej materiały niebezpieczne; lub

3) znalezienie materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez pasażerów lub członków załogi, bądź w ich bagażu, w przypadku niezgodności z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych.

f) Operator dopilnowuje, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

g) Operator dopilnowuje, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 System śledzenia pozycji statku powietrznego – samoloty

a) Najpóźniej do dnia 16 grudnia 2018 r. operator ustanawia i utrzymuje, jako część systemu sprawowania kontroli operacyjnej nad lotami, system śledzenia pozycji statku powietrznego, obejmujący loty kwalifikujące się do lit. b), wykonywane następującymi samolotami:

1) samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne świadectwo zdolności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy przed dniem 16 grudnia 2018 r., wyposażone w urządzenie będące w stanie podać ich lokalizację oprócz transpondera wtórnego radaru dozorowania;

2) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 16 grudnia 2018 r.; oraz

3) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 16 grudnia 2018 r.

b) Loty są monitorowane przez operatora od startu do lądowania, z wyjątkiem sytuacji, gdy planowana trasa oraz planowane odchylenia są w pełni uwzględnione w blokach przestrzeni powietrznej, gdzie:

▼M8

1) zwykle świadczona jest usługa kontroli radarowej ATS wspierana przez systemy kontroli radarowej ATC wskazujące pozycję statku powietrznego w odpowiednich odstępach czasu; oraz

2) operator dostarczał właściwym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej niezbędne dane kontaktowe.

▼M24

CAT.GEN.MPA.210 Pozycja statku powietrznego znajdującego się w sytuacji zagrożenia — samoloty

Od dnia 1 stycznia 2025 r. następujące samoloty są wyposażone w wytrzymałe i automatyczne urządzenie umożliwiające dokładne określenie – po wypadku, podczas którego samolot został poważnie uszkodzony – położenia punktu zakończenia lotu:

a) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2024 r.; oraz

b) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2024 r.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Program wsparcia

a) Operator umożliwia, ułatwia i zapewnia dostęp do proaktywnego i pozbawionego sankcji programu wsparcia, który wspomoże i wesprze załogę lotniczą w zakresie rozpoznania, radzenia sobie z i przezwyciężenia wszelkich problemów, które mogą mieć negatywny wpływ na jej zdolność do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji. Taki dostęp należy zapewnić wszystkim członkom załogi lotniczej.

b) Bez uszczerbku dla obowiązujących krajowych przepisów dotyczących ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnego przepływu takich danych, ochrona poufności danych stanowi warunek wstępny skutecznego programu wsparcia, ponieważ zachęca do korzystania z takiego programu i zapewnia jego integralność.

▼M14

———————

▼B

PODCZĘŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE

SEKCJA 1

Statki powietrzne z napędem silnikowym

CAT.OP.MPA.100 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego

a) Operator dopilnowuje, by:

1) zawsze kiedy to możliwe, podczas każdego lotu korzystano z usług służb ruchu lotniczego (ATS) odpowiednich dla danej przestrzeni powietrznej oraz stosowano odpowiednie przepisy ruchu lotniczego;

2) instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym, zostały, jeśli jest to wykonalne, skoordynowane z odpowiednią jednostką ATS przed przekazaniem do statku powietrznego.

b) Nie naruszając przepisów lit. a), korzystanie z usług ATS nie jest wymagane, o ile nie nakazują tego wymagania przestrzeni powietrznej dla:

▼M5

1) operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym;

▼B

2) śmigłowców o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 3 175 kg eksploatowanych w dzień na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia; lub

▼M20

3) operacji śmigłowcowych o charakterze lokalnym,

▼B

pod warunkiem że nie powoduje to utraty ważności ustaleń dotyczących służb poszukiwawczo-ratowniczych.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 Sprawdzanie i nastawienie wysokościomierza

a) Operator ustanawia procedury sprawdzania wysokościomierza przed każdym odlotem.

b) Operator ustanawia procedury nastawiania wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające procedury ustanowione przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej, w stosownych przypadkach.

▼B

CAT.OP.MPA.105 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych

a) Operator korzysta tylko z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu(-ów) statku powietrznego i wykonywanych operacji.

b) Możliwość korzystania z miejsc operacji lotniczych dotyczy wyłącznie:

▼M5

1) samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym; oraz

▼B

2) śmigłowców.

▼M20

———————

▼M21

CAT.OP.MPA.107 Odpowiednie lotnisko

Operator uznaje lotnisko za odpowiednie, jeżeli w przewidywanym czasie użycia, lotnisko będzie dostępne i wyposażone w niezbędne usługi pomocnicze, takie jak służby ruchu lotniczego (ATS), wystarczające oświetlenie, środki łączności, komunikaty meteorologiczne, pomoce nawigacyjne i służby ratunkowe.

CAT.OP.MPA.110 Minima operacyjne lotniska

a) Operator określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.

b) Metoda stosowana do określenia minimów operacyjnych lotniska musi uwzględniać wszystkie poniższe elementy:

1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;

3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);

4) odpowiednie doświadczenie operacyjne operatora;

▼M21

5) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;

6) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastrukturę;

7) wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP);

8) przeszkody w strefach wznoszenia i niezbędne marginesy przewyższenia;

9) skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie;

10) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów;

11) cechy lotniska i dostępne służby żeglugi powietrznej (ANS);

12) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;

13) warunki określone w specyfikacjach operacyjnych, w tym we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych;

14) wszelkie niestandardowe cechy lotniska, procedury podejścia wg wskazań przyrządów lub środowiska.

c) Sposoby ustalania minimów operacyjnych lotnisk są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.

d) Metoda stosowana przez operatora do określania minimów operacyjnych lotniska oraz wszelkie zmiany tej metody muszą zostać zatwierdzone przez właściwy organ.

CAT.OP.MPA.115 Technika lotu przy podejściu – samoloty

a) Wszystkie operacje podejścia wykonuje się jako operacje podejścia ustabilizowanego, o ile właściwy organ nie zatwierdzi innej procedury dla określonego podejścia do konkretnej drogi startowej.

b) Technika podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (CDFA) jest stosowana w operacjach podejścia z wykorzystaniem procedur podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wyjątkiem tych konkretnych dróg startowych, dla których właściwy organ zatwierdził inną technikę lotu.

▼M9

———————

▼B

CAT.OP.MPA.125 Procedury odlotu i podejścia według wskazań przyrządów

a) Operator zapewnia stosowanie procedur odlotu i podejścia według wskazań przyrządów ustanowionych przez państwo lotniska.

▼B

b) Nie naruszając lit. a), dowódca może zaakceptować zezwolenie służby kontroli ruchu lotniczego (ATC) na odstępstwo od ogłoszonej trasy odlotowej lub przylotowej, o ile są spełnione kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione. Końcowe podejście wykonuje się w każdym razie z widocznością lub zgodnie z ustanowioną procedurą podejścia według wskazań przyrządów.

c) Nie naruszając lit. a), operator może stosować inne procedury niż określone w lit. a), pod warunkiem że zostały one zatwierdzone przez państwo, na którego terytorium znajduje się lotnisko, oraz są określone w instrukcji operacyjnej.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów

W przypadku gdy nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, operator zapewnia, by:

a) odpowiednia specyfikacja nawigacyjna PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz

b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Procedury przeciwhałasowe — samoloty

▼M5

a) Z wyjątkiem operacji VFR wykonywanych z użyciem samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym, operator ustanawia odpowiednie procedury operacyjne dotyczące odlotu oraz przylotu/podejścia dla każdego typu samolotu, biorąc pod uwagę potrzebę minimalizacji hałasu emitowanego przez statki powietrzne.

▼B

b) Przedmiotowe procedury:

1) zapewniają pierwszeństwo bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu; oraz

2) są proste i bezpieczne w stosowaniu, bez znaczącego zwiększenia obciążenia załogi pracą podczas krytycznych faz lotu.

CAT.OP.MPA.131 Procedury przeciwhałasowe — śmigłowce

a) Operator zapewnia uwzględnienie potrzeby minimalizacji poziomu hałasu emitowanego przez śmigłowce w procedurach startu i lądowania.

b) Przedmiotowe procedury:

1) zapewniają pierwszeństwo bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu; oraz

2) są proste i bezpieczne w stosowaniu, bez znaczącego zwiększenia obciążenia załogi pracą podczas krytycznych faz lotu.

CAT.OP.MPA.135 Trasy i obszary operacji — zasady ogólne

a) Operator dopilnowuje, aby operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których:

▼M9

1) istnieją urządzenia satelitarne, instalacje naziemne i służby naziemne, w tym służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji;

▼B

2) osiągi danego statku powietrznego są wystarczające do spełnienia minimalnych wymagań dotyczących wysokości bezwzględnej lotu;

3) wyposażenie statku powietrznego spełnia minimalne wymagania dla planowanej operacji; oraz

4) są dostępne odpowiednie mapy i plany.

b) Operator dopilnowuje, aby operacje były prowadzone zgodnie z wszelkimi ograniczeniami wprowadzonymi przez właściwy organ, dotyczącymi tras lub obszarów operacji.

▼M5

c) Litera a) pkt 1 nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień przez statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, podczas których statek powietrzny odlatuje i przylatuje na to samo lotnisko lub miejsce operacji lotniczej.

▼M10

CAT.OP.MPA.136 Trasy i obszary operacji – samoloty jednosilnikowe

Operator zapewnia, aby operacje wykonywane samolotami jednosilnikowymi były prowadzone tylko na trasach lub obszarach, na których dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie przymusowe, chyba że właściwy organ wydał zatwierdzenie zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść L – OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOLOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC).

▼B

CAT.OP.MPA.137 Trasy i obszary operacji — śmigłowce

Operator dopilnowuje, by:

a) w przypadku śmigłowców w 3 klasie osiągowej, z wyjątkiem śmigłowców zatwierdzonych do prowadzenia operacji zgodnie z CAT.POL.H.420, dostępne były powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie przymusowe;

b) w przypadku śmigłowców w 3 klasie osiągowej wykonujących operacje „tranzytu przybrzeżnego”, instrukcja operacyjna zawierała procedury zapewniające zgodność pomiędzy szerokością korytarza przybrzeżnego oraz wyposażeniem znajdującym się na pokładzie a warunkami panującymi w danym czasie.

CAT.OP.MPA.140 Maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia do wykonywania lotów ETOPS

▼M16

a) Bez zatwierdzenia wydanego przez właściwy organ zgodnie z podczęścią F załącznika V (część SPA) operator nie może użytkować samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w normalnych warunkach bezwietrznych w większej odległości od odpowiedniego lotniska niż odpowiednia odległość dla danego typu samolotu spośród następujących odległości:

1) w przypadku samolotów o klasie osiągów A o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) wynoszącej 20 lub więcej, odległość pokonywana w ciągu 60 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną zgodnie z lit. b);

2) w przypadku samolotów o klasie osiągów A i MOPSC wynoszącej 19 lub mniej, odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu lub, pod warunkiem uzyskania zatwierdzenia od właściwego organu, do 180 minut lotu w przypadku samolotów turboodrzutowych, z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną zgodnie z lit. b);

▼M16

3) w przypadku samolotów o klasie osiągów B lub C, mniejsza z następujących wielkości:

(i) odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną zgodnie z lit. b);

(ii) 300 mil morskich.

▼B

b) Operator określa prędkość w celu obliczania maksymalnej odległości do odpowiedniego lotniska dla każdego typu lub wersji użytkowanych samolotów dwusilnikowych, która nie może przekraczać V_{MO} (maksymalnej prędkości roboczej), na podstawie rzeczywistej prędkości lotu, jaką samolot jest w stanie utrzymać z jednym silnikiem niepracującym.

c) Operator umieszcza w instrukcji operacyjnej następujące dane, właściwe dla każdego typu lub wariantu:

1) ustalona prędkość przelotowa właściwa dla lotu z jednym silnikiem niepracującym; oraz

2) ustalona odległość maksymalna od odpowiedniego lotniska.

▼M16

d) Aby uzyskać zatwierdzenie, o którym mowa w lit. a) pkt 2, operator musi przedstawić dowody na to, że:

1) wprowadzono procedury dotyczące planów lotów i dopuszczania do lotu;

2) ustanowiono i włączono do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 szczegółowe instrukcje i procedury obsługi technicznej w celu zapewnienia zamierzonych poziomów ciągłej zdatności do lotu oraz niezawodności samolotu, w tym jego silników, obejmujące:

(i) program zużycia oleju silnikowego;

(ii) program monitorowania stanu silnika;

▼B

CAT.OP.MPA.145 Określanie minimalnych wysokości bezwzględnych lotu

a) Operator określa dla wszystkich planowanych odcinków tras:

1) minimalne wysokości bezwzględne lotu zapewniające wymagane przewyższenia nad terenem z uwzględnieniem wymagań zawartych w podczęści C; oraz

2) metodę wyznaczania tych wysokości bezwzględnych przez załogę lotniczą.

b) Metoda określania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu musi zostać zatwierdzona przez właściwy organ.

c) Jeżeli minimalne wysokości bezwzględne lotu określone przez operatora i przez państwo, nad terytorium którego przebiega lot, różnią się, stosuje się wyższe z tych wartości.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych (SCP)

a) Osoby wymagające specjalnych warunków, pomocy lub urządzeń podczas pobytu na pokładzie w trakcie lotu uznaje się za pasażerów kategorii specjalnych. Do takich kategorii zalicza się co najmniej następujące osoby:

1) osoby niepełnosprawne ruchowo, za które uznaje się, nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, wszelkie osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się spowodowaną niesprawnością fizyczną, sensoryczną lub ruchową, trwałą lub przejściową, upośledzeniem lub niesprawnością umysłową, lub każdą inną przyczyną niesprawności, lub wiekiem;

2) niemowlęta lub dzieci bez opiekunów; oraz

3) osoby deportowane, pasażerów zawróconych z granicy lub osoby aresztowane.

b) Pasażerów kategorii specjalnych przewozi się w warunkach zapewniających bezpieczeństwo statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie zgodnie z procedurami ustanowionymi przez operatora.

c) Pasażerom kategorii specjalnych nie przydziela się ani nie pozwala się na zajmowanie miejsc, które umożliwiają bezpośredni dostęp do wyjść awaryjnych lub takich, na których ich obecność mogłaby:

1) utrudniać członkom załogi wykonywanie czynności;

2) utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego; lub

3) utrudniać ewakuację ze statku powietrznego.

d) Dowódca jest powiadamiany o zamiarze wprowadzenia pasażerów kategorii specjalnych na pokład.

CAT.OP.MPA.160 Rozmieszczenie bagażu i ładunku

Operator ustanawia procedury zapewniające:

a) wnoszenie do przedziału pasażerskiego tylko takiego bagażu ręcznego, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony; oraz

b) rozmieszczenie – w sposób zapobiegający przemieszczeniom – całego bagażu i ładunku na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść.

CAT.OP.MPA.165 Rozmieszczenie pasażerów

Operator ustanawia procedury zapewniające rozmieszczenie pasażerów w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli pomocni i nie utrudniali ewakuacji ze statku powietrznego.

CAT.OP.MPA.170 Instrukcje dla pasażerów

Operator dopilnowuje, by pasażerowie:

a) otrzymywali informacje o zasadach bezpieczeństwa w formie instrukcji i prezentacji, które ułatwią im zastosowanie się do procedur używanych w sytuacjach awaryjnych; oraz

▼M15

b) otrzymywali kartę bezpieczeństwa ukazującą w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść awaryjnych.

▼B

CAT.OP.MPA.175 Przygotowanie lotu

a) Dla każdego zamierzonego lotu jest sporządzany operacyjny plan lotu uwzględniający osiągi danego statku powietrznego, inne ograniczenia operacyjne oraz odpowiednie oczekiwane warunki na trasie lotu i planowanych do użycia lotniskach/miejscach operacji lotniczych.

b) Lot nie zostaje rozpoczęty, dopóki dowódca nie upewni się, że:

1) spełnione mogą być wszystkie elementy przewidziane w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dotyczące zdatności do lotu i rejestracji statku powietrznego, przyrządów i wyposażenia, rozmieszczenia masy i środka ciężkości, bagażu i ładunku oraz ograniczeń operacyjnych statku powietrznego;

2) statek powietrzny nie jest użytkowany wbrew zapisom zawartym w wykazie odchyleń w konfiguracji (CDL);

3) na pokładzie znajdują się te części instrukcji operacyjnej, które będą wymagane dla wykonania lotu;

4) na pokładzie znajdują się dokumenty, dodatkowe informacje i formularze wymagane przez CAT.GEN.MPA.180;

5) na pokładzie znajdują się aktualne mapy, plany i związane z nimi dokumenty lub równoważne dane dla zabezpieczenia zamierzonej operacji statku powietrznego, łącznie z każdą zmianą trasy, jakiej można w sposób uzasadniony oczekiwać;

▼M9

6) wymagane dla wykonania planowanego lotu urządzenia satelitarne, instalacje naziemne i służby naziemne są dostępne i odpowiednie dla tego lotu;

▼M20

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;

▼M9

7a) facewszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne dla nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów są odpowiednie i aktualne; oraz

▼B

8) wszelkie dodatkowe ograniczenia operacyjne są spełnione.

c) Nie naruszając przepisów lit. a), operacyjny plan lotu nie jest wymagany dla operacji VFR wykonywanych przy użyciu:

▼M5

1) samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; lub

▼B

2) śmigłowców o MCTOM nieprzekraczającej 3 175 kg, w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia na obszarze lokalnym zgodnie z instrukcją operacyjną.

▼M20

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.

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;

▼M20

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.

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 odroczonych elementów 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;

▼M20

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, umożliwiająca bezpieczne lądowanie samolotu i pozwalająca 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 zużywalnego/energii zużywalnej obejmowały lit. c) ppkt 2)–7).

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

▼M20

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 jakiekolwiek dostępne 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.

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).

▼M20

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.

_____

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.

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

▼**M20**

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 odroczonych elementów 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;

▼M20

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.

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

a) Operator ustanawia procedury zapewniające przeprowadzanie kontroli ilości paliwa/energii oraz zarządzanie paliwem/energią 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.

▼M20

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.

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

a) Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczania 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 spuszczania 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 wysiadają; oraz

3) uzupełniania/spuszczania paliwa typu wide-cut.

c) W przypadku samolotów wszelkie specjalne procedury uzupełniania lub spuszczania 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.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Wypychanie i holowanie — samoloty

Procedury wypychania i holowania określone przez operatora są wykonywane zgodnie z ustanowionymi standardami i procedurami lotniczymi.

CAT.OP.MPA.210 Członkowie załogi na stanowiskach

a) *Członkowie załogi lotniczej*

1) Podczas startu i lądowania każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, przebywa na swoim stanowisku.

2) We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, przebywa na swoim stanowisku, chyba że jego nieobecność jest konieczna w celu wykonywania czynności związanych z lotem lub uzasadnioną potrzebą fizjologiczną, pod warunkiem że co najmniej jeden odpowiednio wykwalifikowany pilot pozostaje przez cały czas za sterami statku powietrznego.

3) We wszystkich fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, zachowuje czujność. W przypadku zauważenia braku czujności podejmuje się odpowiednie środki zaradcze. W przypadku nieprzewidzianego uczucia zmęczenia można zastosować procedurę kontrolowanego odpoczynku, organizowaną przez dowódcę, jeżeli pozwala na to obciążenie pracą. Takiego kontrolowanego odpoczynku nie uważa się za część czasu odpoczynku do celów obliczania ograniczeń czasu lotu i nie może on uzasadniać wyznaczenia członka załogi do pełnienia służby.

▼B

b) *Członkowie personelu pokładowego*

Podczas krytycznych faz lotu wszyscy członkowie personelu pokładowego pozostają na wyznaczonych im stanowiskach w pozycji siedzącej i nie wykonują żadnych czynności poza czynnościami wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

CAT.OP.MPA.215 Używanie słuchawek nagłownych — samoloty

a) Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, musi mieć na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie. Słuchawek nagłownych używa się jako podstawowego urządzenia do komunikacji głosowej ze służbami ATS:

1) na ziemi:

(i) do odbioru pozwolenia na start z kontroli ruchu lotniczego poprzez komunikację głosową; oraz

(ii) podczas pracy silników;

2) podczas lotu:

(i) poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej; lub

(ii) na wysokości 10 000 stóp, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa;

oraz

3) za każdym razem, gdy dowódca uzna to za konieczne.

b) W sytuacjach przewidzianych w lit. a), mikrofon pałąkowy lub jego odpowiednik znajduje się w pozycji pozwalającej na jego wykorzystanie na potrzeby dwustronnej łączności radiowej.

CAT.OP.MPA.216 Używanie słuchawek nagłownych — śmigłowce

Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, musi mieć na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie i używa ich jako podstawowego urządzenia do komunikacji ze służbami ATS.

CAT.OP.MPA.220 Pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej

Operator ustanawia procedury zapewniające przygotowanie i gotowość do użycia, przed rozpoczęciem kołowania, startem i lądowaniem oraz kiedy jest to bezpieczne i wykonalne, wszystkich automatycznie uruchamianych pomocniczych środków ewakuacji awaryjnej.

CAT.OP.MPA.225 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa i systemy mocowania

a) *Członkowie załogi*

1) Podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi zabezpiecza się za pomocą wszystkich przewidzianych pasów bezpieczeństwa i systemów mocowania, prawidłowo je zapinając.

2) We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku w kabinie załogi lotniczej musi mieć zapięty pas bezpieczeństwa.

b) *Pasażerowie*

1) Przed startem i lądowaniem oraz podczas kołowania i zawsze, kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, dowódca upewnia się, że każdy pasażer na pokładzie zajmuje miejsce siedzące lub leżankę i ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system mocowania.

▼B

2) Operator podejmuje odpowiednie przygotowania, by przypadki, kiedy na jednym miejscu siedzącym na statku powietrznym siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń. Dowódca upewnia się, czy przypadki zajmowania jednego miejsca przez więcej niż jedną osobę ograniczają się do przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i jedno niemowlę, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem bezpieczeństwa.

CAT.OP.MPA.230 Zabezpieczenie przedziału pasażerskiego oraz kuchni

a) Operator ustanawia procedury zapewniające drożność wszystkich wyjść i dróg ewakuacyjnych przed kołowaniem, startem i lądowaniem.

b) Dowódca zapewnia prawidłowe unieruchomienie przed startem i lądowaniem, a także w każdym przypadku gdy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, całego wyposażenia i bagażu.

CAT.OP.MPA.235 Kamizelki ratunkowe — śmigłowce

Operator ustanawia procedury zapewniające uwzględnienie czasu trwania lotu oraz warunki, jakie zostaną napotkane podczas użytkowania śmigłowca w 3 klasie osiągowej nad obszarem wodnym, podczas decydowania, czy wszystkie osoby na pokładzie mają nosić na sobie kamizelki ratunkowe.

CAT.OP.MPA.240 Palenie tytoniu na pokładzie

Dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

a) kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa;

b) podczas uzupełniania paliwa oraz spuszczania paliwa ze zbiorników statku powietrznego;

c) kiedy statek powietrzny znajduje się ziemi, chyba że operator określił procedury ograniczające ryzyko podczas operacji naziemnych;

d) poza wyznaczonymi miejscami dla palących, w przejściu(-ach) i toalecie(-tach);

e) w przedziałach bagażowych lub innych miejscach, gdzie jest przewożony ładunek nieumieszczony w ogniotrwałych pojemnikach albo nieprzykryty ogniotrwałą tkaniną; oraz

f) w częściach przedziału pasażerskiego, w których korzysta się z tlenu.

▼M21

CAT.OP.MPA.245 Warunki meteorologiczne – wszystkie statki powietrzne

a) W lotach IFR dowódca:

1) przystępuje do wykonania lotu; lub

2) w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu, kontynuuje lot poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu ATS,

wyłącznie jeżeli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub wymagane lotnisko(-a) zapasowe spełniają lub przewyższają minima planowania.

b) W lotach IFR dowódca kontynuuje lot w kierunku planowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najnowsze dostępne mu informacje wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne na tym lotnisku docelowym lub na co najmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego spełniają lub przewyższają stosowne minima operacyjne lotnisk.

▼M21

c) W lotach VFR dowódca przystępuje do wykonania lotu, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na tej części trasy, która ma być przebyta w locie VFR, będą w odpowiednim czasie spełniać lub przewyższać limity dla lotów VFR.

CAT.OP.MPA.246 Warunki meteorologiczne – samoloty

Oprócz przestrzegania CAT.OP.MPA.245, w lotach IFR wykonywanych na samolotach, dowódca kontynuuje lot poza:

a) punkt decyzji, gdy wykorzystywana jest procedura zmniejszenia ilości paliwa/energii na nieprzewidziane okoliczności (ang. *reduced contingency fuel*, RCF); lub

b) punkt decyzyjny w przypadku korzystania z procedury lotniska izolowanego,

wyłącznie jeżeli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub wymagane lotnisko(-a) zapasowe spełniają lub przewyższają stosowne minima operacyjne lotniska.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Warunki meteorologiczne — śmigłowce

Oprócz przestrzegania CAT.OP.MPA.245:

▼M21

a) W lotach VFR nad obszarami wodnymi bez widoczności brzegu wykonywanych przy użyciu śmigłowców, dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że pułap chmur będzie powyżej 600 stóp w dzień lub 1 200 stóp w nocy.

▼M9

_____

▼B

c) Loty śmigłowcem na lądowisko dla śmigłowców na morzu lub wyniesioną strefę końcowego podejścia i startu (elevated FATO) wykonuje się, wyłącznie jeżeli zgłaszana średnia prędkość wiatru na lądowisku śmigłowcowym lub wyniesionej strefie końcowego podejścia i startu (FATO) wynosi mniej niż 60 węzłów.

CAT.OP.MPA.250 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury naziemne

a) Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladzania i zapobiegania oblodzeniu statku powietrznego na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym inspekcji w celu umożliwienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

b) Dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostaną usunięte wszelkie substancje mogące ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w lit. a) i zgodnie z instrukcją użytkowania w locie.

CAT.OP.MPA.255 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

a) Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.

b) Dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kieruje celowo statek powietrzny w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenie, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach.

c) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany, lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość lub trasę oraz, w razie konieczności, zgłaszając to służbom ATC.

▼M20

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.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu dowódca upewnia się, że:

a) warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego;

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Minimalne wysokości bezwzględne lotu

Dowódca lub pilot, któremu przekazano prowadzenie lotu, nie może odbywać lotu poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości bezwzględnych lotu, z wyjątkiem sytuacji gdy:

a) jest to konieczne podczas startu lub lądowania; lub

b) wykonywane jest zniżanie zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez właściwy organ.

CAT.OP.MPA.275 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

Operator zapewnia, by podczas przewożenia pasażerów lub ładunku, nie wykonywano:

a) symulowania sytuacji nienormalnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania w części lub w całości procedur nienormalnych lub awaryjnych; lub

b) sztucznego symulowania lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów.

▼M20

CAT.OP.MPA.280 ***[PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO]***

_____

▼B

CAT.OP.MPA.285 Użycie dodatkowego tlenu

Dowódca musi dopilnować, by członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 13 000 stóp.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi, pilot lecący podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

▼M9

CAT.OP.MPA.295 Stosowanie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe, tak aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.

▼M21

CAT.OP.MPA.300 Warunki do podejścia i lądowania

Przed przystąpieniem do operacji podejścia dowódca upewnia się, że:

a) warunki meteorologiczne na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej/FATO nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągach zawartych w instrukcji operacyjnej; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego;

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

▼M16

CAT.OP.MPA.301 Warunki do podejścia i lądowania – śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca upewnia się na podstawie dostępnych jemu lub jej informacji, że warunki pogodowe na lotnisku oraz stan planowanej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągach zawartych w instrukcji operacyjnej (OM).

CAT.OP.MPA.303 Kontrola długości lądowania w momencie przylotu podczas lotu – samoloty

a) Nie można kontynuować podejścia do lądowania, chyba że rozporządzalna długość lądowania (LDA) na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami na temat osiągów do celów oceny długości lądowania w momencie przylotu (LDTA), a podejście do gruntu wykonuje się na samolotach o klasie osiągów A, które są certyfikowane zgodnie z jedną z poniższych specyfikacji certyfikacyjnych, jak wskazano w certyfikacie typu:

▼**M16**

1) CS-25 lub równoważna;

2) CS-23 na poziomie 4 z poziomem osiągów „duże prędkości” lub równoważnym.

b) W przypadku samolotów o klasie osiągów A, innych niż samoloty, o których mowa w lit. a), nie można kontynuować podejścia do lądowania, z wyjątkiem następujących sytuacji:

1) LDA na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami dotyczącymi osiągów wykorzystywanymi do oceny LDTA;

2) jeżeli informacje dotyczące osiągów wykorzystywane do oceny LDTA nie są dostępne, LDA na planowanej drodze startowej w przewidywanym czasie lądowania odpowiada co najmniej wymaganej długości lądowania określonej, stosownie do przypadku, zgodnie z pkt CAT.POL.A.230 lub CAT.POL.A.235.

c) W przypadku samolotów o klasie osiągów B nie można kontynuować podejścia do lądowania, z wyjątkiem następujących sytuacji:

1) LDA na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami o wynikach oceny LDTA;

2) jeżeli informacje dotyczące osiągów wykorzystywane do oceny LDTA nie są dostępne, LDA na planowanej drodze startowej w przewidywanym czasie lądowania odpowiada co najmniej wymaganej długości lądowania określonej stosownie do przypadku zgodnie z pkt CAT.POL.A.330 lub CAT.POL.A.335.

d) W przypadku samolotów o klasie osiągów C nie można kontynuować podejścia do lądowania, z wyjątkiem następujących sytuacji:

1) LDA na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami o wynikach oceny LDTA;

2) jeżeli informacje dotyczące osiągów wykorzystywane do oceny LDTA nie są dostępne, LDA na planowanej drodze startowej w przewidywanym czasie lądowania odpowiada co najmniej wymaganej długości lądowania określonej stosownie do przypadku zgodnie z pkt CAT.POL.A.430 lub CAT.POL.A.435.

e) Informacje dotyczące osiągów wykorzystywane do oceny LDTA opierają się na zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM). W przypadku gdy zatwierdzone dane zawarte w instrukcji AFM są niewystarczające do oceny LDTA, uzupełnia się je dodatkowymi danymi, które określa się albo zgodnie z obowiązującymi standardami certyfikacji dla samolotów albo zgodnie z akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań wydanymi przez agencję.

▼M16

f) W instrukcji operacyjnej operator określa informacje dotyczące osiągów wykorzystywane do oceny LDTA i założeń przyjętych przy jej przygotowaniu, w tym inne dane, które zgodnie z lit. e) mogą być wykorzystywane do uzupełnienia danych zawartych w AFM.

▼M21

CAT.OP.MPA.305 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

a) W przypadku samolotów, jeżeli podawana widzialność (VIS) lub decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:

1) poniżej punktu, w którym samolot znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do segmentu podejścia końcowego (FAS), w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.

b) W przypadku śmigłowców, jeżeli podawana wartość RVR wynosi mniej niż 550 m, a decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:

1) poniżej punktu, w którym śmigłowiec znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do FAS, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.

c) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.

d) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.

e) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku gdy nie podano żadnej wartości RVR, a podana wartość VIS jest mniejsza niż obowiązujące minimum, ale przeliczona widzialność meteorologiczna (CMV) jest co najmniej równa wartości obowiązującego minimum, wówczas podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.

CAT.OP.MPA.310 Procedury operacyjne – względna wysokość progowa – samoloty

Operator ustanawia procedury operacyjne mające zapewnić przekraczanie progu drogi startowej przez samolot wykonujący trójwymiarową (3D) operację podejścia do lądowania według wskazań przyrządów z bezpiecznym marginesem wysokości oraz w konfiguracji i położeniu do lądowania.

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Meldowanie o sile hamowania pasa startowego

W każdym przypadku, gdy siła hamowania pasa startowego w trakcie dobiegu przy lądowaniu nie jest tak dobra, jak dane przedstawione przez operatora lotniska w raporcie o stanie nawierzchni drogi startowej (RCR), dowódca jak najszybciej powiadamia służby ruchu lotniczego (ATS) za pomocą specjalnego meldunku z powietrza (AIREP).

▼M21

CAT.OP.MPA.312 Operacje EFVS 200

a) Operator, który zamierza wykonywać operacje EFVS 200, zapewnia, aby:

1) statek powietrzny posiadał certyfikat uprawniający do planowanych operacji;

2) wykorzystywano wyłącznie drogi startowe, FATO i procedury podejścia wg wskazań przyrządów (IAP) odpowiednie dla operacji EFVS;

3) członkowie załogi lotniczej posiadali kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;

4) ustanowiono procedury operacyjne;

5) wszelkie istotne informacje dokumentowano w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

6) wszelkie istotne informacje dokumentowano w programie obsługi technicznej;

7) przeprowadzono oceny bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa operacji; oraz

8) w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględniono możliwości stosowanego systemu.

b) Operator nie może wykonywać operacji EFVS 200 podczas wykonywania operacji LVO.

c) Niezależnie od lit. a) ppkt 1) operator może korzystać z systemów polepszających widzenie podczas lotu, które spełniają minimalne kryteria w zakresie wykonywania operacji EFVS 200, pod warunkiem uzyskania zgody właściwego organu.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Zgłaszanie liczby godzin lotu — śmigłowce

Operator udostępnia właściwemu organowi dane dotyczące liczby godzin lotu dla każdego śmigłowca użytkowanego w poprzednim roku kalendarzowym.

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Kategorie samolotów

a) Kategorie samolotów ustala się na podstawie wskazywanej prędkości progowej (V_{AT}), która jest równa prędkości przeciągnięcia (V_{SO}) pomnożonej przez 1,3 lub prędkości przeciągnięcia 1G ($V_{S1\ g}$) pomnożonej przez 1,23 w konfiguracji do lądowania przy maksymalnej certyfikowanej masie do lądowania. Jeżeli zarówno V_{SO}, jak i $V_{S1\ g}$ są znane, przyjmuje się większą z wyliczonych wartości V_{AT}.

b) Stosuje się kategorie samolotów określone w poniższej tabeli.

Tabela 1:

Kategorie samolotów odpowiadające wartościom V_{AT}

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

c) Brana pod uwagę konfiguracja do lądowania musi być określona w instrukcji operacyjnej.

d) Operator może do określania V_{AT} przyjmować mniejszą masę do lądowania, jeżeli zostanie to zatwierdzone przez właściwy organ. Taka mniejsza masa do lądowania jest wartością stałą, niezależną od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.

▼M14

———————

▼B

PODCZĘŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH

SEKCJA 1

Samoloty

ROZDZIAŁ 1

Wymagania ogólne

CAT.POL.A.100 Klasy osiągów

a) Samolot użytkuje się zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi klasy osiągów.

b) W przypadku gdy z powodu specyficznych cech konstrukcyjnych nie jest możliwe wykazanie pełnej zgodności ze stosownymi wymaganiami niniejszej sekcji, operator stosuje zatwierdzone standardy osiągów zapewniające poziom bezpieczeństwa równoważny z wymaganym w odpowiednim rozdziale.

▼B

CAT.POL.A.105 Zasady ogólne

a) Masa samolotu:

1) w momencie rozpoczęcia startu; lub

2) w przypadku zmiany planu podczas lotu, w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu,

nie jest większa od masy, przy której spełnione są wymagania odpowiedniego rozdziału dotyczące rozpoczęcia lotu. Można uwzględnić spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa.

b) Do określania zgodności z wymaganiami odpowiedniego rozdziału używa się danych dotyczących osiągów zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb, o inne dane zgodnie z odpowiednim rozdziałem. Inne dane są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej. W celu uniknięcia dublowania czynników, przy stosowaniu czynników zawartych w odpowiednim rozdziale mogą być brane pod uwagę czynniki operacyjne uwzględnione wcześniej w instrukcji AFM.

c) Należy uwzględnić konfigurację samolotu, warunki otoczenia oraz działanie systemów, które mogą mieć niekorzystny wpływ na osiągi.

▼M16

d) Przy ocenie zgodności z wymaganiami odpowiedniego rozdziału dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.

_____

▼B

ROZDZIAŁ 2

Klasa osiągów A

CAT.POL.A.200 Zasady ogólne

a) Zatwierdzone dane osiągów podane w instrukcji AFM są uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi, w przypadku gdy zatwierdzone w instrukcji AFM dane osiągów nie wyczerpują dostatecznie następujących zagadnień:

1) uwzględnienie niesprzyjających warunków operacyjnych, które są w uzasadnionym stopniu przewidywalne, takich jak start i lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych; oraz

2) wystąpienie niesprawności silnika we wszystkich fazach lotu.

b) W przypadku mokrych lub zanieczyszczonych dróg startowych korzysta się z danych dotyczących osiągów określonych zgodnie z obowiązującymi standardami w sprawie certyfikacji dużych samolotów lub równoważnych standardów.

c) Wykorzystanie innych danych, o których mowa w lit. a), oraz równoważnych wymagań, o których mowa w lit. b), określa się w instrukcji operacyjnej.

▼B

CAT.POL.A.205 Start

a) Masa startowa nie może przekraczać maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej i temperatury otoczenia na lotnisku odlotu.

b) Przy określaniu maksymalnej dozwolonej masy startowej muszą być spełnione następujące wymagania:

1) długość przerwanego startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości przerwanego startu (accelerate-stop distance available, ASDA);

2) długość startu nie przekracza rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODA), przy długości zabezpieczenia wydłużonego startu nieprzekraczającej połowy rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (take-off run available, TORA);

3) długość rozbiegu przy starcie nie przekracza TORA;

4) dla startu przerwanego i startu kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V_1; oraz

5) masa startowa przy starcie z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie przekracza masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na suchej drodze startowej.

c) Wykazując zgodność z wymaganiami lit. b), należy uwzględnić:

1) barometryczną wysokość bezwzględną lotniska;

2) temperaturę otoczenia na lotnisku;

3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;

4) nachylenie drogi startowej w kierunku startu;

5) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; oraz

6) ewentualną utratę długości drogi startowej spowodowaną ustawianiem samolotu w osi drogi przed startem.

CAT.POL.A.210 Zachowanie przewyższenia nad przeszkodami po starcie

a) Praktyczny tor wznoszenia po starcie jest określany tak, by samolot zachowywał przewyższenie nad przeszkodami co najmniej 35 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik 0,125 × D, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODA) lub od końca długości startu, jeżeli zakłada się wykonanie skrętu przed końcem TODA. W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa połowie rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz współczynnik 0,125 × D.

▼B

b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej:

1) Uwzględnia się:

(i) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu przy starcie;

(ii) barometryczną wysokość bezwzględną lotniska;

(iii) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz

(iv) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.

2) Nie są dozwolone zmiany linii drogi do punktu, w którym praktyczny tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość względną równą połowie rozpiętości skrzydeł, lecz nie mniejszą niż 50 stóp nad wzniesieniem końca TORA. Następnie zakłada się, że od tego punktu do wysokości względnej 400 stóp samolot nie będzie wykonywał skrętów z kątem przechylenia większym niż 15°. Powyżej wysokości względnej 400 stóp można planować kąty przechylenia większe niż 15°, lecz nieprzekraczające 25°.

3) Każdy odcinek praktycznego toru wznoszenia po starcie, na którym przechylenie przekracza 15°, omija wszystkie przeszkody położone w odległościach poziomych określonych w lit. a), lit. b) pkt 6 i lit. b) pkt 7 oraz w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 50 stóp.

4) Operacje z zastosowaniem zwiększonych kątów przechylenia nieprzekraczających 20° na wysokościach pomiędzy 200 stóp i 400 stóp, bądź przechyleń do 30° powyżej wysokości 400 stóp, wykonuje się zgodnie z przepisami CAT.POL.A.240.

5) Należy uwzględnić wpływ kąta przechylenia na prędkości operacyjne i tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi, spowodowany zwiększonymi prędkościami operacyjnymi.

6) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(i) 300 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

(ii) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

7) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(i) 600 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

▼B

(ii) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

c) Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymagań lit. a) i b) oraz zapewnienia bezpiecznej trasy omijającej przeszkody tak, aby umożliwić spełnienie wymagań dotyczących przelotu po trasie określonych w CAT.POL.A.215 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym dla lotniska startu.

CAT.POL.A.215 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym

a) Dane dotyczące praktycznego toru lotu w locie po trasie z jednym silnikiem niepracującym zawarte w instrukcji AFM, odpowiednio do spodziewanych warunków meteorologicznych podczas lotu, muszą być we wszystkich punktach trasy zgodne z lit. b) lub c). Praktyczny tor lotu ma dodatni gradient na wysokości 1 500 stóp nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie w razie niesprawności silnika. W warunkach meteorologicznych wymagających użycia systemów przeciwoblodzeniowych uwzględniany jest ich wpływ na praktyczny tor lotu.

▼M16

b) Gradient praktycznego toru lotu w locie po trasie ma dodatnią wartość na wysokości co najmniej 1 000 stóp nad wszystkimi nierównościami terenu i przeszkodami znajdującymi się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi.

c) Praktyczny tor lotu w locie po trasie pozwala na kontynuowanie lotu z wysokości bezwzględnej przelotowej do lotniska, na którym można wykonać lądowanie odpowiednio zgodnie z CAT.POL.A.230 lub CAT.POL.A.235. Praktyczny tor lotu w locie po trasie pozwala na ominięcie w odległości pionowej co najmniej 2 000 stóp wszystkich nierówności terenu i przeszkód znajdujących się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi, biorąc pod uwagę następujące elementy:

1) zakłada się, że niesprawność silnika nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy;

2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;

▼M26

3) zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska, na którym zakłada się lądowanie samolotu po wystąpieniu niesprawności silnika z uwzględnieniem wymaganych rezerw paliwa właściwych dla lotniska zapasowego, zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.181, przy użyciu bezpiecznej procedury;

▼M16

4) lotnisko, na którym zakłada się lądowanie po wystąpieniu niesprawności silnika, musi spełniać następujące warunki:

(i) przy spodziewanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągów;

(ii) komunikaty lub prognozy meteorologiczne oraz raporty o stanie nawierzchni drogi startowej wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania możliwe jest bezpieczne lądowanie;

5) jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o trasie praktycznego toru lotu w locie po trasie, tor lotu z jednym silnikiem niepracującym w locie po trasie brutto zmniejsza się o gradient wznoszenia 1,1 % dla samolotów dwusilnikowych, 1,4 % dla samolotów trzysilnikowych i 1,6 % dla samolotów czterosilnikowych.

d) Jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5, operator powinien zwiększyć marginesy szerokości przewidziane w lit. b) i c) do 18,5 km (10 mil morskich).

▼M16

CAT.POL.A.220 Przelot samolotów co najmniej trzysilnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

a) Samolot wyposażony w co najmniej trzy silniki w żadnym punkcie zamierzonej linii drogi nie może być oddalony od lotniska, na którym spełnione są wymogi określone w CAT.POL.A.230 lub CAT.POL.A.235 lit. a), w odniesieniu do przewidywanej masy do lądowania, o więcej niż 90 minut lotu, przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych, chyba że spełnione są wymagania określone w lit. b)–f) niniejszego punktu.

b) Dane dotyczące praktycznego toru lotu w locie po trasie z dwoma silnikami niepracującymi muszą umożliwiać dolot w spodziewanych warunkach meteorologicznych z punktu, w którym zakłada się jednoczesną niesprawność dwóch silników do lotniska, na którym możliwe jest lądowanie i całkowite zatrzymanie z zastosowaniem nakazanej procedury lądowania z dwoma silnikami niepracującymi. Praktyczny tor lotu w locie po trasie pozwala na ominięcie, w odległości pionowej co najmniej 2 000 stóp, wszystkich nierówności terenu i przeszkód znajdujących się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi. Na wysokościach bezwzględnych i w warunkach meteorologicznych, które wymagają użycia systemów przeciwoblodzeniowych uwzględnia się wpływ ich użycia na dane dotyczące praktycznego toru lotu w locie po trasie. Jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5, operator powinien zwiększyć zalecany margines szerokości przewidziany w zdaniu drugim do 18,5 km (10 mil morskich).

c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu, przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych, od lotniska, o którym mowa w lit. a).

d) Praktyczny tor lotu ma dodatni gradient na wysokości 1 500 stóp nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie w razie niesprawności dwóch silników.

e) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, o którym mowa w lit. f), przy użyciu bezpiecznej procedury.

▼M20

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.

▼B

CAT.POL.A.225 Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

a) Masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. a), nie może przewyższać maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości bezwzględnej i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub lotnisku zapasowym.

▼M16

CAT.POL.A.230 Lądowanie – suche drogi startowe

a) Masa samolotu do lądowania w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych określona jest zgodnie z pkt CAT.POL.A.105 lit. a) i pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem:

1) w granicach 60 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) dla samolotów turboodrzutowych;

2) w granicach 70 % LDA dla samolotów turbośmigłowych;

3) na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1 i 2 dla samolotów, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie operacji przy ograniczonej długości lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.255, w granicach 80 % LDA.

b) Do operacji podejścia o stromej ścieżce schodzenia operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone, stosownie do przypadku, zgodnie z lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, oparte na wysokości względnej bramki mniejszej niż 60 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp, oraz przestrzega pkt CAT.POL.A.245.

c) Przy operacjach krótkiego lądowania operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone, stosownie do przypadku, zgodnie z lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, i przestrzega pkt CAT.POL.A.250.

d) Ustalając masę do lądowania operator zobowiązany jest uwzględnić:

1) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru lub nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru;

2) korekty przewidziane w AFM.

▼M26

e) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:

1) będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych; oraz

2) będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.

▼M16

f) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymagań określonych w lit. e) pkt 2 dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie, jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie jednego z poniższych wymogów:

1) lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest sucha;

2) pkt CAT.POL.A.235 lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest mokra lub zanieczyszczona.

CAT.POL.A.235 Lądowanie – mokre i zanieczyszczone drogi startowe

a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, bądź oba te źródła, wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra, LDA stanowi jedna z następujących długości:

1) długość lądowania przewidziana w AFM do stosowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu, ale nie krótsza od wymaganej odpowiednio w pkt CAT.POL.A.230 lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2;

2) co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z pkt CAT.POL.A.230 lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, jeżeli w AFM nie przewidziano długości lądowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu;

▼M16

3) długość lądowania krótsza od wymaganej w lit. a) pkt 2, ale nie krótsza od wymaganej odpowiednio w pkt CAT.POL.A.230 lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, jeżeli droga startowa ma konkretne właściwości poprawiające tarcie, a AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na danym typie drogi startowej;

4) na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1, 2 i 3, dla samolotów, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie operacji przy ograniczonej długości lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.255, długość lądowania określa się zgodnie z pkt CAT.POL.A.255 lit. b) pkt 2 ppkt (v)(B).

b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być zanieczyszczona, LDA stanowi jedna z następujących długości:

1) co najmniej długości lądowania określonej zgodnie z lit. a) lub co najmniej 115 % długości lądowania określonej zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi długości lądowania na zanieczyszczonej drodze startowej lub równoważnymi, w zależności od tego, która z nich jest dłuższa;

2) na drodze startowej specjalnie przygotowanej do warunków zimowych można stosować długość lądowania krótszą od wymaganej w lit. b) pkt 1, lecz nie krótszą od wymaganej w lit. a), jeżeli AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na zanieczyszczonych drogach startowych. Taka długość lądowania wynosi co najmniej 115 % długości lądowania z AFM.

c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), nie trzeba stosować zwiększenia o 15 %, jeżeli już uwzględniono je w zatwierdzonych danych dotyczących długości lądowania lub równoważnych.

d) W odniesieniu do lit. a) i b) stosuje się odpowiednio kryteria określone w CAT.POL.A.230 lit. b), c) i d).

▼M26

e) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:

1) będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych; oraz

2) będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.

▼M16

f) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. e) pkt 1 w odniesieniu do lotniska docelowego, kiedy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być zanieczyszczona, a lądowanie jest uzależnione od konkretnej składowej wiatru, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie w przypadku, gdy wyznaczone zostaną dwa lotniska zapasowe.

g) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. e) pkt 2 w odniesieniu do lotniska docelowego, kiedy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra lub zanieczyszczona, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie w przypadku, gdy wyznaczone zostało lotnisko zapasowe.

h) W odniesieniu do lit. f) i g) wyznaczone lotnisko lub lotniska zapasowe muszą umożliwiać spełnienie jednego z poniższych wymogów:

1) pkt CAT.POL.A.230 lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest sucha;

2) pkt CAT.POL.A.235 lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest mokra lub zanieczyszczona.

▼B

CAT.POL.A.240 Zatwierdzenie do prowadzenia operacji ze zwiększonymi kątami przechylenia

a) Prowadzenie operacji ze zwiększonymi kątami przechylenia wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie, operator musi przedstawić dowody spełnienia następujących warunków:

1) instrukcja AFM zawiera zatwierdzone dane dotyczące wymaganego zwiększenia prędkości operacyjnej oraz dane umożliwiające skonstruowanie toru lotu przy zwiększonych kątach przechylenia oraz prędkościach;

2) dla zapewnienia dokładności nawigacji dostępne jest odniesienie wizualne;

3) dla każdej drogi startowej określone są minima meteorologiczne oraz ograniczenia prędkości; oraz

▼M9

4) załoga lotnicza posiada odpowiednią znajomość trasy, na której ma odbyć się lot, oraz procedur, które mają być zastosowane zgodnie z podczęścią FC części ORO.

▼B

CAT.POL.A.245 Zatwierdzenie do prowadzenia operacji podejścia ze stromą ścieżką schodzenia

a) Prowadzenie operacji podejścia ze stromą ścieżką schodzenia dla ścieżek schodzenia o nachyleniu 4,5° lub większym oraz z wysokością względną bramki niższą niż 60 stóp, lecz nie niższą niż 35 stóp, wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie, operator musi przedstawić dowody spełnienia następujących warunków:

1) instrukcja AFM określa maksymalny dopuszczalny kąt ścieżki schodzenia, wszelkie inne ograniczenia, procedury normalne, nienormalne lub awaryjne dla stromego podejścia, jak również poprawki do danych dotyczących długości pola lądowania podczas stosowania kryteriów stromego podejścia;

2) dla każdego z lotnisk, na którym mają być wykonywane operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia:

(i) dostępny jest odpowiedni system ścieżki schodzenia składający się przynajmniej z systemu wskazań wizualnej ścieżki schodzenia;

(ii) określone są minima pogodowe; oraz

(iii) uwzględnione są następujące punkty:

A) rozmieszczenie przeszkód;

B) rodzaj wskaźników ścieżki schodzenia i kierunku lądowania;

C) minimum odniesienia wzrokowego wymagane na wysokości względnej decyzji (decision height, DH) i na minimalnej bezwzględnej wysokości schodzenia (minimum descent altitude, MDA);

D) dostępne wyposażenie pokładowe;

E) kwalifikacje pilotów i specjalna znajomość lotniska;

F) ograniczenia i procedury określone w instrukcji AFM; oraz

G) kryteria nieudanego podejścia.

▼B

CAT.POL.A.250 Zatwierdzenie do prowadzenia operacji krótkiego lądowania

a) Prowadzenie operacji krótkiego lądowania wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie, operator musi przedstawić dowody spełnienia następujących warunków:

1) na długość użytą do obliczenia dozwolonej masy do lądowania może składać się użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa powiększona o deklarowaną wartość LDA;

2) państwo lotniska uznało, że istnieje oczywisty interes publiczny oraz operacyjna konieczność przeprowadzenia operacji z powodu dużej odległości od lotniska lub fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej;

3) pionowa odległość – w konfiguracji ustabilizowanej na normalnej ścieżce schodzenia – pomiędzy linią wzroku pilota a linią najniższej części kół podwozia nie przekracza 3 m;

4) minimalna wartość RVR/VIS nie jest mniejsza niż 1 500 m, a w instrukcji operacyjnej są określone ograniczenia dotyczące wiatru;

5) minimalne wymagania dotyczące doświadczenia pilota oraz odbytych szkoleń i specjalnej znajomości lotniska są określone i spełnione;

6) wysokość względna przelotu nad początkiem użytecznej długości deklarowanej strefy bezpieczeństwa wynosi 50 stóp.

7) użycie deklarowanej strefy bezpieczeństwa jest zatwierdzone przez państwo lotniska;

8) użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie przekracza 90 m;

9) szerokość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie jest mniejsza niż podwójna szerokość drogi startowej lub podwójna rozpiętość skrzydeł samolotu, odniesiona do przedłużonej linii centralnej drogi startowej, przy czym stosuje się większą z tych wartości;

10) deklarowana strefa bezpieczeństwa jest wolna od przeszkód lub zagłębień, które mogłyby stanowić zagrożenie dla samolotu lądującego przed początkiem drogi startowej, a podczas użycia drogi startowej do operacji krótkiego lądowania niedozwolona jest również obecność w strefie bezpieczeństwa obiektów ruchomych;

11) nachylenie deklarowanej strefy bezpieczeństwa w kierunku lądowania nie może przekraczać 5 % w górę ani 2 % w dół; oraz

▼M16

11a) operacje przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania zgodnie z CAT.POL.A.255 są zabronione;

▼B

12) dodatkowych warunków, jeżeli zostały określone przez właściwy organ, uwzględniające cechy typu samolotu, cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki dotyczące nieudanego podejścia lub przerwanego lądowania.

▼M16

CAT.POL.A.255 Zatwierdzanie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania

a) Operator samolotu może wykonywać operacje lądowania w granicach 80 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA), jeżeli spełnia następujące warunki:

1) MOPSC samolotu wynosi nie więcej niż 19;

▼**M16**

2) AFM zawiera oświadczenie kwalifikujące ten samolot do zmniejszonej wymaganej długości lądowania;

3) samolot jest używany w nierozkładowych operacjach zarobkowego transportu lotniczego (CAT), wykonywanych na żądanie;

4) masa samolotu do lądowania pozwala na lądowanie z pełnym zatrzymaniem na tej zmniejszonej długości lądowania;

5) operator uzyskał uprzednią zgodę właściwego organu.

b) Aby uzyskać zgodę, o której mowa w lit. a) pkt 5, operator musi wykazać, że zachodzi jedna z poniższych sytuacji:

1) przeprowadzono ocenę ryzyka i wykazano, że poziom bezpieczeństwa równoważny z przewidzianym w CAT.POL.A.230 lit. a) pkt 1 lub 2 został osiągnięty;

2) spełnione są poniższe warunki:

(i) zabronione są procedury specjalne podejścia, takie jak: podejścia ze stromą ścieżką schodzenia, planowana wysokość względna bramki wyższa niż 60 stóp lub niższa niż 35 stóp, operacje przy ograniczonej widzialności, podejścia niespełniające kryteriów ustabilizowanego podejścia zatwierdzonych zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.115 lit. a);

(ii) zabronione są operacje krótkiego lądowania zgodnie z CAT.POL.A.250;

(iii) zabronione jest lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych;

(iv) ustanowiono odpowiedni proces szkolenia, weryfikacji i monitorowania w odniesieniu do załogi lotniczej;

(v) operator ustanowił program analiz lądowań lotniska (ALAP), aby zagwarantować spełnienie następujących warunków:

A) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się tylnego wiatru;

B) jeżeli prognozuje się, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa będzie mokra, długość lądowania przy dopuszczeniu do lotu określa się odpowiednio zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.303 lit. a) lub b) albo ustala na 115 % długości lądowania określonej dla suchych pasów startowych, w zależności od tego, która z tych długości jest dłuższa;

C) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych warunków zanieczyszczenia drogi startowej;

D) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych niekorzystnych warunków pogodowych;

(vi) przed rozpoczęciem lotu działają wszystkie urządzenia mające wpływ na osiągi podczas lądowania;

(vii) załoga lotnicza składa się z co najmniej dwóch wykwalifikowanych i wyszkolonych pilotów, którzy mają bieżącą praktykę w zakresie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania;

(viii) na podstawie dominujących warunków planowanego lotu dowódca podejmuje ostateczną decyzję o przeprowadzeniu operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania i może podjąć decyzję o odstąpieniu od nich, jeżeli uzna, że wymaga tego bezpieczeństwo;

(ix) jeżeli właściwy organ, który certyfikował dane lotnisko, określił dla tego lotniska dodatkowe warunki, biorąc pod uwagę cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki warunkujące nieudane podejścia lub przerwane lądowania.

▼B

ROZDZIAŁ 3

Klasa osiągów B

CAT.POL.A.300 Zasady ogólne

▼M10

a) O ile właściwy organ nie wydał zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść L – OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOLOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC), operator nie użytkuje samolotu jednosilnikowego:

1) w nocy; lub

2) w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), z wyjątkiem lotów wykonywanych zgodnie ze specjalnymi przepisami dla lotów z widocznością (VFR).

▼B

b) Operator traktuje samoloty dwusilnikowe, które nie spełniają wymagań dotyczących wznoszenia określonych w CAT.POL.A.340, jako samoloty jednosilnikowe.

CAT.POL.A.305 Start

a) Masa startowa nie może przekraczać maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej i temperatury otoczenia na lotnisku odlotu.

b) Bazowa długość startu określona w instrukcji AFM:

1) po pomnożeniu przez współczynnik 1,25, nie może przekraczać rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (TORA); lub

2) gdy dostępne jest zabezpieczenie przerwanego startu lub zabezpieczenie wydłużonego startu, nie może przekraczać:

(i) TORA;

(ii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,15 – rozporządzalnej długości startu (TODA); lub

(iii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,3 – rozporządzalnej długości przerwanego startu (ASDA).

c) Wykazując zgodność z wymaganiami lit. b), należy uwzględnić:

1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu przy starcie;

2) barometryczną wysokość bezwzględną lotniska;

3) temperaturę otoczenia na lotnisku;

4) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;

5) nachylenie drogi startowej w kierunku startu; oraz

6) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.

▼B

CAT.POL.A.310 Zachowywanie przewyższenia nad przeszkodami — samoloty wielosilnikowe

a) Tor wznoszenia po starcie samolotów o dwóch silnikach lub większej ich ilości jest określany w taki sposób, aby samolot zachowywał przewyższenie nad wszystkimi przeszkodami w odległości pionowej co najmniej 50 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik 0,125 × D, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu (TODA) lub od końca długości startu, jeżeli zakłada się wykonanie skrętu przed końcem TODA, z wyjątkiem przepisów określonych w lit. b) i c). W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa połowie rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz współczynnik 0,125 × D. Przyjmuje się, że:

1) tor wznoszenia po starcie ma swój początek na wysokości względnej 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej zgodnie z CAT.POL.A.305 lit. b), a kończy się na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu;

2) przed osiągnięciem wysokości względnej 50 stóp nad powierzchnią terenu samolot nie jest przechylany, a późniejszy kąt przechylenia nie przekracza 15°;

3) niesprawność silnika krytycznego na torze wznoszenia po starcie ze wszystkimi silnikami pracującymi występuje w punkcie, w którym oczekiwana jest utrata punktów odniesienia wzrokowego dla ominięcia przeszkód;

4) gradient toru wznoszenia po starcie od 50 stóp do wysokości względnej, na której zakłada się wystąpienie niesprawności silnika, jest równy średniemu gradientowi podczas wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi przy wznoszeniu i przejściu do konfiguracji przelotowej pomnożonemu przez współczynnik 0,77; oraz

5) gradient toru wznoszenia po starcie od wysokości względnej osiągniętej zgodnie z lit. a) pkt 4 do końca toru wznoszenia po starcie jest równy gradientowi wznoszenia z jednym silnikiem niepracującym określonemu w instrukcji AFM.

b) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

1) 300 m, jeżeli lot jest wykonywany w warunkach pozwalających na nawigację ze wzrokowym utrzymywaniem kursu lub dostępne są takie pomoce nawigacyjne, które umożliwiają pilotowi utrzymanie zamierzonego toru lotu z taką samą dokładnością; lub

2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

c) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

1) 600 m, jeżeli lot jest wykonywany w warunkach pozwalających na nawigację ze wzrokowym utrzymywaniem kursu; lub

2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

d) Wykazując zgodność z wymaganiami lit. a)–c), uwzględnia się:

1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu przy starcie;

2) barometryczną wysokość bezwzględną lotniska;

3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz

▼B

4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.

▼M4

e) Wymagania określone w lit. a) pkt 3–5, lit. b) pkt 2 oraz lit. c) pkt 2 nie mają zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień.

▼B

CAT.POL.A.315 Przelot — samoloty wielosilnikowe

a) W przewidywanych warunkach meteorologicznych, w razie niesprawności jednego silnika, z pozostałymi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej, samolot musi być w stanie kontynuować lot na odpowiednich minimalnych bezpiecznych wysokościach bezwzględnych określonych w instrukcji operacyjnej lub powyżej nich do punktu leżącego 1 000 stóp nad lotniskiem, przy czym na wysokościach tych możliwe jest spełnienie wymagań dotyczących osiągów.

b) Przyjmuje się, że w punkcie wystąpienia niesprawności silnika:

1) samolot ze wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej nie leci na wysokości bezwzględnej większej od tej, na której prędkość wznoszenia wynosi 300 stóp na minutę; oraz

2) gradient przelotowy z jednym silnikiem niepracującym jest równy odpowiednio całkowitemu gradientowi zniżania lub wznoszenia, powiększonemu o gradient równy 0,5 % lub pomniejszonemu o gradient równy 0,5 %.

▼M10

CAT.POL.A.320 Przelot – samoloty jednosilnikowe

a) W przewidywanych dla lotu warunkach meteorologicznych w przypadku wystąpienia niesprawności silnika samolot musi być w stanie osiągnąć miejsce, w którym możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, chyba że operator został zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść L – OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOLOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC) i korzysta z okresu ryzyka.

b) Do celów lit. a) przyjmuje się, że w momencie wystąpienia niesprawności silnika:

1) samolot z silnikiem pracującym na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej nie leci na wysokości bezwzględnej większej od tej, na której prędkość wznoszenia wynosi 300 stóp na minutę; oraz

2) gradient przelotowy jest całkowitym gradientem zniżania powiększonym o gradient 0,5 %.

▼B

CAT.POL.A.325 Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

Masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. a), nie może przewyższać maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości bezwzględnej i temperatury otoczenia spodziewanej w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub lotnisku zapasowym.

▼M16

CAT.POL.A.330 Lądowanie – suche drogi startowe

a) W przewidywanym czasie lądowania masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z pkt CAT.POL.A.105 lit. a), pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych.

b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) i jeśli spełniono warunki określone w pkt CAT.POL.A.355, w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z pkt CAT.POL.A.105 lit. a), pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 80 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) na lotnisku docelowym.

c) Ustalając masę do lądowania operator bierze pod uwagę:

1) wysokość bezwzględną lotniska;

2) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru lub nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru;

3) rodzaj nawierzchni drogi startowej;

4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.

d) Przy operacjach podejścia o stromej ścieżce schodzenia operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. a), oparte na wysokości względnej bramki mniejszej niż 60 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp, oraz przestrzega pkt CAT.POL.A.345.

e) Przy operacjach krótkiego lądowania operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. a) i przestrzega pkt CAT.POL.A.350.

f) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:

1) albo będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych;

2) albo ląduje na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.

g) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymagań określonych w lit. f) pkt 2 dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie w przypadku, gdy zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymagań lit. a)–f).

CAT.POL.A.335 Lądowanie – mokre i zanieczyszczone drogi startowe

a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra, LDA stanowi jedna z następujących długości:

1) długość lądowania przewidziana w AFM do stosowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu, ale nie krótsza od wymaganej w pkt CAT.POL.A.330;

▼M16

2) co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z pkt CAT.POL.A.330 lit. a), jeżeli w AFM nie przewidziano długości lądowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu;

3) długość lądowania krótsza od wymaganej w lit. a) pkt 2, ale nie krótsza od wymaganej w pkt CAT.POL.A.330 lit. a), w stosownych przypadkach, jeżeli droga startowa ma konkretne właściwości poprawiające tarcie, a AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące odległości do lądowania na danym typie drogi startowej;

4) na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1, 2 i 3, dla samolotów, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie operacji przy ograniczonej długości lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.355, długość lądowania określa się zgodnie z pkt CAT.POL.A.355 lit. b) pkt 7 ppkt (iii).

b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być zanieczyszczona, długość lądowania nie może przekraczać LDA. Stosowane dane dotyczące długości lądowania są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.

▼B

CAT.POL.A.340 Wymagania dotyczące wznoszenia przy starcie i lądowaniu

Operator użytkujący samolot dwusilnikowy musi spełnić następujące wymagania dotyczące wznoszenia przy starcie i lądowaniu.

a) *Wznoszenie przy starcie*

1) Ze wszystkimi silnikami pracującymi

(i) Stały gradient wznoszenia po starcie wynosi co najmniej 4 % przy następujących warunkach:

A) moc startowa na każdym silniku;

B) podwozie wypuszczone, chyba że może być ono wciągnięte w czasie krótszym niż 7 sekund, co pozwala przyjąć, że jest schowane;

C) klapy w położeniu do startu; oraz

D) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż większa z następujących wartości: 1,1 V_{MC} (minimalna prędkość lotu sterowanego na ziemi lub blisko ziemi) i 1,2 V_{S1} (prędkość przeciągnięcia lub minimalna prędkość ustalonego lotu w konfiguracji do lądowania).

2) Z jednym silnikiem niepracującym

(i) Stały gradient wznoszenia na wysokości bezwzględnej 400 stóp nad powierzchnią startu ma wymierną wartość dodatnią przy następujących warunkach:

A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;

B) drugi silnik pracujący z mocą startową;

C) schowane podwozie;

D) klapy w położeniu do startu; oraz

E) prędkość wznoszenia równa prędkości osiąganej na wysokości 50 stóp.

▼B

(ii) Stały gradient wznoszenia wynosi co najmniej 0,75 % na wysokości bezwzględnej 1 500 stóp nad powierzchnią startu przy następujących warunkach:

A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;

B) drugi silnik pracujący z mocą nieprzekraczającą maksymalnej mocy trwałej;

C) schowane podwozie;

D) schowane klapy; oraz

E) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż 1,2 V_{S1}.

b) *Wznoszenie przy lądowaniu*

1) Ze wszystkimi silnikami pracującymi

(i) Stały gradient wznoszenia po starcie wynosi co najmniej 2,5 % przy następujących warunkach:

A) moc lub ciąg nie większe niż osiągane w ciągu 8 sekund od zainicjowania ruchu przestawiającego dźwignię sterowania mocą z położenia minimalnych lotnych obrotów biegu jałowego;

B) wypuszczone podwozie;

C) klapy w położeniu do lądowania; oraz

D) prędkość wznoszenia równa V_{REF} (prędkość referencyjna lądowania).

2) Z jednym silnikiem niepracującym

(i) Stały gradient wznoszenia wynosi co najmniej 0,75 % na wysokości bezwzględnej 1 500 stóp nad powierzchnią lądowania przy następujących warunkach:

A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;

B) drugi silnik pracujący z mocą nieprzekraczającą maksymalnej mocy trwałej;

C) schowane podwozie;

D) schowane klapy; oraz

E) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Zatwierdzenie do prowadzenia operacji podejścia ze stromą ścieżką schodzenia

a) Prowadzenie operacji podejścia ze stromą ścieżką schodzenia dla ścieżek schodzenia o nachyleniu 4,5° lub większym oraz z wysokością względną bramki niższą niż 60 stóp, lecz nie niższą niż 35 stóp, wymaga uprzedniego zatwierdzenie przez właściwy organ.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie, operator musi przedstawić dowody spełnienia następujących warunków:

1) instrukcja AFM określa maksymalny dopuszczalny kąt ścieżki schodzenia, wszelkie inne ograniczenia, procedury normalne, nienormalne lub awaryjne dla stromego podejścia, jak również poprawki do danych dotyczących długości pola lądowania podczas stosowania kryteriów stromego podejścia; oraz

▼B

2) dla każdego z lotnisk, na którym mają być wykonywane operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia:

(i) dostępny jest odpowiedni system ścieżki schodzenia składający się przynajmniej z systemu wskazań wizualnej ścieżki schodzenia;

(ii) określone są minima pogodowe; oraz

(iii) uwzględnione są następujące punkty:

A) rozmieszczenie przeszkód;

B) rodzaj wskaźników ścieżki schodzenia i kierunku lądowania;

C) minimum odniesienia wzrokowego wymagane na wysokości DH i MDA;

D) dostępne wyposażenie pokładowe;

E) kwalifikacje pilotów i specjalna znajomość lotniska;

F) ograniczenia i procedury określone w instrukcji AFM; oraz

G) kryteria nieudanego podejścia.

CAT.POL.A.350 Zatwierdzenie do prowadzenia operacji krótkiego lądowania

a) Prowadzenie operacji krótkiego lądowania wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie, operator musi przedstawić dowody spełnienia następujących warunków:

1) na długość użytą do obliczenia dozwolonej masy do lądowania może składać się użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa powiększona o deklarowaną wartość LDA;

2) użycie deklarowanej strefy bezpieczeństwa jest zatwierdzone przez państwo lotniska;

3) deklarowana strefa bezpieczeństwa jest wolna od przeszkód lub zagłębień, które mogłyby stanowić zagrożenie dla samolotu lądującego przed początkiem drogi startowej, a podczas użycia drogi startowej do operacji krótkiego lądowania niedozwolona jest również obecność w strefie bezpieczeństwa obiektów ruchomych;

4) nachylenie deklarowanej strefy bezpieczeństwa w kierunku lądowania nie może przekraczać 5 % w górę ani 2 % w dół;

5) użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie przekracza 90 m;

6) szerokość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie jest mniejsza niż podwójna szerokość drogi startowej, odniesiona do przedłużonej linii centralnej drogi startowej;

7) wysokość względna przelotu nad początkiem użytecznej długości deklarowanej strefy bezpieczeństwa wynosi nie mniej niż 50 stóp.

8) minima pogodowe są określone dla każdej drogi startowej, która ma być użyta, przy czym nie są one niższe niż wyższe z minimów VFR lub NPA;

▼B

9) wymagania dotyczące doświadczenia pilota oraz odbytych szkoleń i specjalnej znajomości lotniska są określone i spełnione;

10) dodatkowe warunki, jeżeli zostały określone przez właściwy organ, uwzględniające cechy typu samolotu, cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki dotyczące nieudanego podejścia/przerwanego lądowania.

▼M16

CAT.POL.A.355 Zatwierdzanie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania

a) Operacje przy masie samolotu do lądowania, która pozwala na lądowanie z pełnym zatrzymaniem w granicach 80 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA), wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. Takie zatwierdzenie należy uzyskać w odniesieniu do każdej drogi startowej, na której realizowane są operacje przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania.

b) Aby uzyskać zatwierdzenie, o którym mowa w lit. a), operator przeprowadza ocenę ryzyka, wykazując, że osiągnięto poziom bezpieczeństwa równoważny z przewidzianym w pkt CAT.POL.A.330 lit. a) oraz spełniono co najmniej następujące warunki:

1) państwo lotniska uznało, że istnieje oczywisty interes publiczny oraz operacyjna konieczność przeprowadzenia operacji z powodu dużej odległości od lotniska lub fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej;

2) zabronione są operacje krótkiego lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.350 i podejścia niespełniające kryteriów ustabilizowanego podejścia zatwierdzonych zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.115 lit. a);

3) zabronione jest lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych;

4) szczegółowa procedura kontroli strefy przyziemienia została określona w instrukcji operacyjnej i wdrożona; procedura ta musi obejmować odpowiednie instrukcje dotyczące odejścia na drugi krąg i przerwania lądowania, kiedy nie da się wykonać przyziemienia w określonej strefie;

5) ustanowiono odpowiedni lotniskowy program szkolenia i weryfikacji załogi lotniczej;

6) załoga lotnicza posiada kwalifikacje i bieżącą praktykę w zakresie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania na danym lotnisku;

7) ustanowiono program analiz lądowań lotniska, aby zagwarantować spełnienie następujących warunków:

(i) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się tylnego wiatru;

(ii) jeżeli prognozuje się, że droga startowa będzie mokra w przewidywanym czasie przylotu, długość lądowania w momencie dopuszczenia do lotu określa się zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.303 lit. c) albo ustala na 115 % długości lądowania określonej dla suchych pasów startowych, w zależności od tego, która z tych długości jest dłuższa;

(iii) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych warunków zanieczyszczenia drogi startowej;

(iv) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych niekorzystnych warunków pogodowych;

▼M16

8) ustanowiono procedury operacyjne, aby zagwarantować, że:

(i) przed rozpoczęciem lotu działają wszystkie urządzenia mające wpływ na osiągi podczas lądowania i długość lądowania;

(ii) załoga lotnicza prawidłowo używa urządzeń spowalniających;

9) określono szczegółowe instrukcje obsługi technicznej i procedury operacyjne w odniesieniu do urządzeń spowalniających samolotu, aby poprawić niezawodność tych systemów;

10) końcowe podejście i lądowanie przeprowadza się wyłącznie w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC);

11) jeżeli właściwy organ, który poświadczył certyfikat danego lotniska, określił dla tego lotniska dodatkowe warunki, biorąc pod uwagę cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki warunkujące nieudane podejścia lub przerwane lądowania.

▼B

ROZDZIAŁ 4

Klasa osiągów C

CAT.POL.A.400 Start

a) Masa startowa nie może przekraczać maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej i temperatury otoczenia na lotnisku odlotu.

b) Dla samolotów, dla których dane dotyczące długości pola startu zawarte w instrukcji AFM nie uwzględniają niesprawności silnika, wymagana odległość od rozpoczęcia rozbiegu do osiągnięcia wysokości względnej 50 stóp nad powierzchnią terenu ze wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy startowej, pomnożona przez współczynnik:

1) 1,33 dla samolotów dwusilnikowych;

2) 1,25 dla samolotów trzysilnikowych; lub

3) 1,18 dla samolotów czterosilnikowych,

nie może przekraczać rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (TORA) na lotnisku, na którym ma się odbyć start.

c) Dla samolotów, dla których dane dotyczące długości pola startu zawarte w instrukcji AFM uwzględniają niesprawność silnika, spełniane są następujące wymagania zgodnie ze specyfikacją podaną w instrukcji AFM:

1) długość przerwanego startu nie przekracza ASDA;

2) długość startu nie przekracza rozporządzalnej długości startu (TODA), przy długości zabezpieczenia wydłużonego startu nieprzekraczającej połowy TORA;

3) długość rozbiegu przy starcie nie przekracza TORA;

4) dla startu przerwanego i startu kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V_1; oraz

5) masa startowa z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie przekracza masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na suchej drodze startowej.

d) Uwzględnia się:

1) barometryczną wysokość bezwzględną lotniska;

2) temperaturę otoczenia na lotnisku;

▼B

3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;

4) nachylenie drogi startowej w kierunku startu;

5) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; oraz

6) ewentualną utratę długości drogi startowej spowodowaną ustawianiem samolotu w osi drogi przed startem.

CAT.POL.A.405 Zachowywanie przewyższenia nad przeszkodami po starcie

a) Tor wznoszenia po starcie z jednym silnikiem niepracującym zachowuje przewyższenie nad wszystkimi przeszkodami co najmniej 50 stóp powiększone o współczynnik 0,01 × D lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik 0,125 × D, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca TODA. W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa połowie rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz współczynnik 0,125 × D.

b) Tor wznoszenia po starcie ma swój początek na wysokości względnej 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej zgodnie z ►M4 CAT.POL.A.400 lit. b) lub c) ◄, a kończy się na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu.

c) Wykazując zgodność z lit. a), uwzględnia się:

1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu przy starcie;

2) barometryczną wysokość bezwzględną lotniska;

3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz

4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.

d) Nie są dozwolone zmiany linii drogi do punktu, w którym tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość względną równą 50 stóp. Następnie zakłada się, że od tego punktu do wysokości względnej 400 stóp samolot nie będzie wykonywał skrętów z kątem przechylenia większym niż 15°. Powyżej wysokości względnej 400 stóp można planować kąty przechylenia większe niż 15°, lecz nieprzekraczające 25°. Należy uwzględnić wpływ kąta przechylenia na prędkości operacyjne i tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi spowodowany zwiększonymi prędkościami operacyjnymi.

e) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

1) 300 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

▼B

f) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

1) 600 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

g) Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymagań lit. a)–f) oraz zapewnienia bezpiecznej trasy omijającej przeszkody tak, aby umożliwić spełnienie wymagań dotyczących przelotu po trasie określonych w CAT.POL.A.410 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym dla lotniska startu.

CAT.POL.A.410 Przelot ze wszystkimi silnikami pracującymi

a) Samolot w przewidywanych warunkach meteorologicznych w każdym punkcie trasy lub jakiegokolwiek planowanego odchylenia od niej musi być w stanie osiągnąć prędkość wznoszenia równą co najmniej 300 stóp na minutę ze wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej na:

1) minimalnych wysokościach bezwzględnych dla bezpiecznego lotu na każdym odcinku zamierzonej linii drogi lub planowanego odchylenia od niej, określonych w instrukcji operacyjnej lub obliczonych na podstawie zawartych w niej informacji dotyczących danego samolotu; oraz

2) minimalnych wysokościach bezwzględnych niezbędnych dla spełnienia warunków określonych odpowiednio w CAT.POL.A.415 i CAT.POL.A.420.

CAT.POL.A.415 Przelot z jednym silnikiem niepracującym

a) W przewidywanych dla lotu warunkach meteorologicznych, w przypadku wystąpienia niesprawności dowolnego silnika w dowolnym punkcie trasy lub planowanego odchylenia od niej i z pozostałymi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej, samolot musi być w stanie kontynuować lot z bezwzględnej wysokości przelotowej do lotniska, na którym możliwe jest wykonanie lądowania zgodnie z odpowiednio CAT.POL.A.430 lub CAT.POL.A.435. Samolot omija przeszkody leżące w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem wynoszącym co najmniej:

1) 1 000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest równa lub większa niż zero; lub

2) 2 000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest mniejsza od zera.

b) Tor lotu na wysokości bezwzględnej 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie po wystąpieniu niesprawności jednego silnika, ma dodatnie nachylenie.

c) Dostępna prędkość wznoszenia samolotu jest o 150 stóp na minutę mniejsza od określonej całkowitej prędkości wznoszenia.

▼M16

d) Marginesy szerokości przewidziane w lit. a) należy zwiększyć do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5.

▼M26

e) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska, na którym zakłada się lądowanie samolotu po wystąpieniu niesprawności silnika z uwzględnieniem wymaganych rezerw paliwa właściwych dla lotniska zapasowego, zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.181, przy użyciu bezpiecznej procedury.

▼M16

CAT.POL.A.420 Przelot samolotów co najmniej trzysilnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

a) W żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot co najmniej trzysilnikowy nie może być oddalony o więcej niż 90 minut lotu, przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku, od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych, spełnione są wymogi pkt CAT.POL.A.430, chyba że spełnione są wymagania lit. b)–e) niniejszego punktu.

b) Tor lotu z dwoma silnikami niepracującymi pozwala na kontynuowanie lotu w przewidywanych warunkach meteorologicznych z ominięciem wszystkich przeszkód, znajdujących się w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem co najmniej 2 000 stóp, do lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymagania dotyczące osiągów.

c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, w stosownych przypadkach, w warunkach standardowej temperatury w warunkach bezwietrznych, od lotniska, o którym mowa w lit. a).

▼M20

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.

▼M16

e) Dostępna prędkość wznoszenia samolotu musi być o 150 stóp na minutę mniejsza od określonej prędkości wznoszenia.

f) Jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5, marginesy szerokości przewidziane w lit. b) należy zwiększyć do 18,5 km (10 mil morskich).

g) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z zapasem paliwa wymaganym zgodnie z lit. d), przy użyciu bezpiecznej procedury.

▼B

CAT.POL.A.425 Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

Masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. a), nie może przewyższać maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji AFM dla wysokości bezwzględnej oraz, jeżeli uwzględniono to w instrukcji AFM, temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub lotnisku zapasowym.

CAT.POL.A.430 Lądowanie — suche drogi startowe

a) W przewidywanym czasie lądowania masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. a), pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych, uwzględniając:

1) wysokość bezwzględną lotniska;

2) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru;

3) rodzaj nawierzchni drogi startowej; oraz

▼M16

4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.

▼B

b) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że:

1) samolot będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej w warunkach bezwietrznych; oraz

2) samolot będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.

c) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymagań określonych w lit. b) pkt 2 dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu, wyłącznie jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymagań lit. a) i b).

CAT.POL.A.435 Lądowanie — mokre i zanieczyszczone drogi startowe

▼M16

a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra, LDA stanowi jedna z następujących długości:

1) odległość do lądowania przewidziana w AFM na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu, ale nie krótsza od wymaganej w pkt CAT.POL.A.430;

2) co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z pkt CAT.POL.A.430, jeżeli w AFM nie przewidziano długości lądowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu.

▼B

b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, długość lądowania nie może przekraczać LDA. Stosowane dane dotyczące długości lądowania są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.

SEKCJA 2

Śmigłowce

ROZDZIAŁ 1

Wymagania ogólne

CAT.POL.H.100 Zastosowanie

a) Śmigłowce użytkuje się zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi klasy osiągów.

b) Śmigłowce użytkuje się w klasie osiągów 1:

1) podczas operacji do/z lotnisk lub miejsc operacji lotniczych w gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowisku, z wyjątkiem operacji do/z miejsc operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (public interest site, PIS) zgodnie z CAT.POL.H.225; lub

2) przy MOPSC większej niż 19, z wyjątkiem operacji do/z lądowisk śmigłowcowych w klasie osiągów 2 na podstawie zatwierdzenia wydanego zgodnie z CAT.POL.H.305.

c) O ile przepisy lit. b) nie stanowią inaczej, śmigłowce o MOPSC wynoszącej 19 lub mniej, ale więcej niż 9, są użytkowane w klasie osiągów 1 lub 2.

d) O ile przepisy lit. b) nie stanowią inaczej, śmigłowce o MOPSC wynoszącej 9 lub mniej są użytkowane w klasie osiągów 1, 2 lub 3.

CAT.POL.H.105 Zasady ogólne

a) Masa śmigłowca:

1) w momencie rozpoczęcia startu; lub

▼B

2) w przypadku zmiany planu podczas lotu, w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu,

nie jest większa od masy, przy której spełnione są stosowne wymagania niniejszej sekcji dotyczące rozpoczęcia lotu, uwzględniając spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa zgodny z odpowiednim wymaganiem.

b) Do określania zgodności z wymaganiami niniejszej sekcji używa się zatwierdzonych danych dotyczących osiągów zawartych w instrukcji AFM, uzupełnionych, w zależności od potrzeb, o inne dane zgodnie z odpowiednim wymaganiem. Takie inne dane są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej. W celu uniknięcia dublowania czynników, przy stosowaniu czynników zawartych w niniejszej sekcji mogą być brane pod uwagę czynniki operacyjne uwzględnione wcześniej w instrukcji AFM.

c) Wykazując zgodność z wymaganiami niniejszej sekcji, uwzględnia się następujące parametry:

1) masa śmigłowca;

2) konfiguracja śmigłowca;

3) warunki otoczenia, w szczególności:

(i) barometryczna wysokość bezwzględna i temperatura;

(ii) wiatr:

A) z wyjątkiem przepisu lit. C), dla wymagań dotyczących startu, toru wznoszenia po starcie i lądowania, uwzględnia się wpływ wiatru nie większy niż 50 % podawanej stałej składowej czołowej wiatru wynoszącej 5 węzłów lub więcej;

B) w przypadku gdy instrukcja AFM zezwala na start i lądowanie przy tylnym wietrze, a także we wszystkich przypadkach dla toru wznoszenia po starcie, uwzględnia się nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; oraz

C) w przypadku gdy precyzyjne urządzenia pomiaru wiatru umożliwiają dokładny pomiar prędkości wiatru nad punktem startu i lądowania, operator może ustalić składowe wiatru przekraczające 50 %, pod warunkiem wykazania właściwemu organowi, że odległość od strefy końcowego podejścia i startu (FATO) oraz dokładność ulepszeń urządzeń pomiaru wiatru zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa;

4) techniki operacyjne; oraz

5) działanie wszelkich systemów mających niekorzystny wpływ na osiągi.

CAT.POL.H.110 Strefy występowania przeszkód

a) Na potrzeby wymagań dotyczących zachowywania przewyższenia nad przeszkodami, przeszkoda znajdująca się poza FATO na torze wznoszenia po starcie lub na torze nieudanego podejścia jest brana pod uwagę, jeżeli jej odległość boczna od najbliższego punktu na powierzchni terenu znajdującego się poniżej zamierzonego toru lotu jest mniejsza niż:

1) W przypadku operacji VFR:

▼B

(i) połowa minimalnej szerokości określonej w instrukcji AFM lub, jeżeli takiej szerokości nie określono, wartości „0,75 × D”, gdzie D jest największym wymiarem śmigłowca z obracającymi się wirnikami;

(ii) powiększonej o większą z następujących wartości: „0,25 × D” lub „3 m”;

(iii) powiększonej o:

A) 0,10 × odległość DR, w przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień; lub

B) 0,15 × odległość DR, w przypadku operacji VFR wykonywanych w nocy.

2) W przypadku operacji IFR:

(i) „1,5 × D” lub 30 m, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, powiększonej o:

A) 0,10 × odległość DR, w przypadku operacji IFR z dokładnym naprowadzaniem;

B) 0,15 × odległość DR, w przypadku operacji IFR ze standardowym naprowadzaniem; lub

C) 0,30 × odległość DR, w przypadku operacji IFR bez naprowadzania.

(ii) Ustalając tor nieudanego podejścia, dywergencję strefy występowania przeszkody uwzględnia się tylko po końcu rozporządzalnej długości startu (TODA).

3) W przypadku operacji, podczas których początkowa faza startu jest wykonywana według odniesień wzrokowych i następuje przejście do lotu IFR/IMC w punkcie przejścia, do momentu osiągnięcia punktu przejścia obowiązują kryteria wymagane w pkt 1, a po przekroczeniu punktu przejścia obowiązują kryteria wymagane w pkt 2. Punkt przejścia nie może być położony przed końcem wymaganej długości startu dla śmigłowców (TODRH) użytkowanych w klasie osiągów 1, ani przed zdefiniowanym punktem po starcie (defined point after take-off, DPATO) dla śmigłowców użytkowanych w klasie osiągów 2.

b) W przypadku startu wykonywanego z użyciem procedury rezerwowej lub procedury odchylenia bocznego, na potrzeby wymagań dotyczących zachowywania przewyższenia nad przeszkodami, przeszkoda znajdująca się na obszarze wykonywania procedury rezerwowej lub odchylenia bocznego jest brana pod uwagę, jeżeli jej odległość boczna od najbliższego punktu na powierzchni terenu pod zamierzonym torem lotu jest nie większa niż:

1) połowa minimalnej szerokości określonej w instrukcji AFM lub, jeżeli nie określono takiej szerokości, wartości „0,75 × D”;

2) powiększonej o większą z następujących wielkości: „0,25 × D” lub „3 m”;

3) powiększonej o:

(i) w przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień, 0,10 × odległość pokonana przez śmigłowiec od tyłu FATO, lub

(ii) w przypadku operacji VFR wykonywanych w nocy, 0,15 × odległość pokonana przez śmigłowiec od tyłu FATO.

c) Przeszkody można zignorować, jeżeli znajdują się dalej niż:

1) 7 × promień wirnika (R) w przypadku operacji wykonywanych w dzień, jeżeli podczas wznoszenia istnieje pewność osiągnięcia dokładnej nawigacji przy pomocy odpowiedniej orientacji wzrokowej;

▼B

2) 10 × R w przypadku operacji nocnych, jeżeli podczas wznoszenia istnieje pewność osiągnięcia dokładnej nawigacji przy pomocy odpowiedniej orientacji wzrokowej;

3) 300 m, jeżeli dokładność nawigacji można osiągnąć dzięki odpowiednim pomocom nawigacyjnym; lub

4) 900 m we wszystkich pozostałych przypadkach.

ROZDZIAŁ 2

Klasa osiągów 1

CAT.POL.H.200 Zasady ogólne

Śmigłowce użytkowane w klasie osiągów 1 są certyfikowane w kategorii A lub równoważnej zgodnie z ustaleniami Agencji.

CAT.POL.H.205 Start

a) Masa startowa śmigłowca nie może przekraczać maksymalnej masy startowej podanej w instrukcji AFM dla procedury, która ma być zastosowana.

b) Masa startowa śmigłowca musi być taka, że:

1) umożliwia przerwanie startu i wylądowanie w granicach strefy końcowego podejścia i startu (FATO) w przypadku stwierdzenia niesprawności silnika krytycznego przed lub w punkcie decyzji podczas startu (TDP);

2) wymagana długość przerwanego startu (rejected take-off distance required, RTODRH) nie przekracza rozporządzalnej długości przerwanego startu (rejected take-off distance available, RTODAH); oraz

3) wymagana długość do startu dla śmigłowców (TODRH) nie przekracza rozporządzalnej długości startu dla śmigłowców (TODAH).

4) nie naruszając lit. b) pkt 3, TODRH może przekroczyć TODAH, jeżeli śmigłowiec, z niesprawnością silnika krytycznego stwierdzoną w punkcie decyzji przy starcie (TDP), może, w przypadku kontynuowania startu, ominąć wszystkie przeszkody do końca TODRH z przewyższeniem nie mniejszym niż 10,7 m (35 stóp).

c) Wykazując zgodność z wymaganiami lit. a) i b), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. c) na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, z którego ma nastąpić odlot.

d) Część fazy startu, aż do osiągnięcia TDP jest wykonywana z widocznością terenu, tak aby możliwe było przerwanie startu.

e) W przypadku stwierdzenia niesprawności silnika krytycznego przed osiągnięciem punktu TDP lub w punkcie TDP podczas startu wykonywanego z zastosowaniem procedury rezerwowej lub procedury odchylenia bocznego, wszystkie przeszkody znajdujące się na obszarze wykonywania procedury rezerwowej lub odchylenia bocznego są omijane z odpowiednim marginesem.

CAT.POL.H.210 Tor wznoszenia po starcie

a) Od końca wymaganej długości do startu dla śmigłowców (TODRH) z niesprawnością silnika krytycznego rozpoznaną w punkcie decyzji przy starcie (TDP):

1) Masa startowa pozwala na taki tor wznoszenia po starcie, który zapewnia ominięcie wszystkich przeszkód znajdujących się na torze wznoszenia z przewyższeniem pionowym co najmniej 10,7 m (35 stóp) w operacjach VFR oraz 10,7 m (35 stóp) + 0,01 × odległość DR w operacjach IFR. Pod uwagę należy brać tylko przeszkody określone w CAT.POL.H.110.

▼B

2) W przypadku zmiany kierunku o więcej niż 15°, należy uwzględnić wpływ kąta przechylenia na zdolność spełnienia wymagań dotyczących zachowania przewyższenia nad przeszkodami. Wykonywania takiego skrętu nie rozpoczyna się przed osiągnięciem wysokości względnej 61 m (200 stóp) nad powierzchnią startu, chyba że jest on częścią zatwierdzonej procedury określonej w instrukcji AFM.

b) Wykazując zgodność z wymaganiami lit. a), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. c) na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, z którego ma nastąpić odlot.

CAT.POL.H.215 Przelot z krytycznym silnikiem niepracującym

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 wymaganiami pkt 1, 2 lub 3:

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 nierównościami terenu i przeszkodami leżącymi wzdłuż trasy w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi.

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 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 nierówności terenu i przeszkody leżące wzdłuż trasy w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi. 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 CAT.POL.H.220, bez schodzenia poniżej odpowiedniej wysokości przelotowej. Przeszkód położonych w odległości do 900 m po obu stronach trasy można nie uwzględniać.

b) Wykazując zgodność z wymaganiami podanymi w lit. a) pkt 2 lub lit. a) pkt 3:

1) zakłada się, że niesprawność silnika krytycznego nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy;

2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;

3) zrzut paliwa planuje się tylko do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska lub miejsca operacji lotniczych z wymaganymi zapasami paliwa i przy użyciu bezpiecznej procedury; oraz

4) nie planuje się zrzutu paliwa poniżej wysokości 1 000 stóp nad terenem.

c) Marginesy szerokości podane w lit. a) pkt 1 i lit. a) pkt 2 zwiększa się do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładności nawigacji nie można osiągnąć dla 95 % całkowitego czasu lotu.

CAT.POL.H.220 Lądowanie

a) Masa śmigłowca do lądowania w przewidywanym czasie lądowania nie może przekraczać maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla procedury, która ma zostać wykonana.

▼B

b) W przypadku stwierdzenia niesprawności silnika krytycznego w dowolnym punkcie przed osiągnięciem punktu decyzji podczas lądowania (LDP) lub w punkcie LDP, możliwe jest wylądowanie i zatrzymanie śmigłowca w granicach FATO albo przerwanie lądowania i kontynuowanie lotu z ominięciem wszystkich przeszkód leżących na torze lotu z przewyższeniem 10,7 m (35 stóp). Pod uwagę należy brać tylko przeszkody określone w CAT.POL.H.110.

c) W przypadku stwierdzenia niesprawności silnika krytycznego w dowolnym punkcie po osiągnięciu punktu LDP lub w punkcie LDP, możliwe jest:

1) ominięcie wszystkich przeszkód leżących na torze podejścia; oraz

2) wylądowanie i zatrzymanie śmigłowca w granicach FATO.

d) Wykazując zgodność z wymaganiami podanymi w lit. a)–c), uwzględnia się odpowiednie parametry CAT.POL.H.105 lit. c) w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub w miejscu operacji lotniczej bądź dla każdego ewentualnie wymaganego lotniska lub miejsca zapasowego.

e) Część fazy lądowania od punktu LDP do przyziemienia jest wykonywana z widocznością terenu.

CAT.POL.H.225 Operacje śmigłowcowe do/z miejsc operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego

a) Operacje do/z miejsc operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (public interest site, PIS) można wykonywać w klasie osiągów 2 bez spełnienia wymagań określonych w CAT.POL.H.310 lit. b) lub CAT.POL.H.325 lit. b), pod warunkiem spełnienia następujących wymagań:

1) miejsca PIS ustanowiono przed 1 lipca 2002 r.;

2) rozmiar PIS lub rozmieszczenie przeszkód w jego otoczeniu uniemożliwia spełnienie wymagań dla klasy osiągów 1;

3) dana operacja jest wykonywana przy użyciu śmigłowca z MOPSC wynoszącą 6 lub mniej;

4) operator spełnia wymagania określone w CAT.POL.H.305 lit. b) pkt 2 i lit. b) pkt 3;

5) masa śmigłowca nie przekracza maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla gradientu wznoszenia 8 % w warunkach bezwietrznych przy odpowiedniej bezpiecznej prędkości startu (take-off safety speed, V_{TOSS}) z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; oraz

6) operator uzyskał uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu do przeprowadzenia operacji. Przed przeprowadzeniem tego rodzaju operacji w innym państwie członkowskim, operator musi uzyskać zgodę właściwego organu danego państwa.

b) W instrukcji operacyjnej ustanawia się procedury dla określonego miejsca wykonywania operacji w celu jak największego skrócenia czasu zagrożenia osób znajdujących się na pokładzie śmigłowca oraz na ziemi w przypadku niesprawności silnika śmigłowca podczas startu i lądowania.

c) Instrukcja operacyjna zawiera dla każdego PIS: diagram lub opatrzoną przypisami fotografię pokazujące jego najważniejsze cechy i wymiary, brak zgodności z wymaganiami klasy osiągów 1, najważniejsze zagrożenia oraz plan postępowania w przypadku wystąpienia incydentu.

▼B

ROZDZIAŁ 3

Klasa osiągów 2

CAT.POL.H.300 Zasady ogólne

Śmigłowce użytkowane w klasie osiągów 2 są certyfikowane w kategorii A lub równoważnej zgodnie z ustaleniami Agencji.

CAT.POL.H.305 Operacje wykonywane bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego

a) Operacje bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego podczas fazy startu i lądowania wykonuje się, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

b) Aby uzyskać i utrzymać takie zatwierdzenie, operator:

1) przeprowadza ocenę ryzyka, określając:

(i) typ śmigłowca; oraz

(ii) rodzaj operacji;

2) wprowadza następujący zbiór warunków:

(i) operator zdobywa i utrzymuje standard modyfikacji śmigłowiec/silnik określony przez producenta;

(ii) operator przeprowadza czynności obsługi profilaktycznej zalecane przez producenta śmigłowca lub silników;

(iii) operator włącza procedury startu i lądowania do instrukcji operacyjnej, chyba że są one już określone w instrukcji AFM;

(iv) operator określa szkolenie dla załogi lotniczej; oraz

(v) operator wprowadza system zgłaszania producentowi przypadków wystąpienia utraty mocy, wyłączenia się silników lub niesprawności silników;

oraz

3) wprowadza system monitorowania zużycia śmigłowca (usage monitoring system, UMS).

CAT.POL.H.310 Start

a) Masa startowa nie może przekraczać maksymalnej masy określonej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min na wysokości 300 m (1 000 stóp) nad poziomem lotniska lub miejsca operacji lotniczej z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.

b) W przypadku operacji innych niż operacje określone w CAT.POL.H.305, start przeprowadza się w taki sposób, że aż do osiągnięcia punktu, od którego można bezpiecznie kontynuować lot, możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.

c) W przypadku operacji wykonywanych zgodnie z wymaganiami określonymi w CAT.POL.H.305, oprócz wymagania określonego w lit. a) spełniane są poniższe wymagania:

1) masa startowa nie przekracza maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi (all engines operative out of ground effect, AEO OGE) w warunkach bezwietrznych ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; lub

2) w przypadku operacji z lądowisk śmigłowcowych:

(i) przy użyciu śmigłowców z MOPSC większą niż 19; lub

▼B

(ii) każdego śmigłowca lecącego z lądowiska śmigłowcowego położonego w nieprzyjaznym środowisku,

masa startowa śmigłowca uwzględnia: procedurę oraz minięcie krawędzi lądowiska i opadnięcie śmigłowca odpowiednie dla wysokości względnej lądowiska śmigłowcowego z niepracującym silnikiem(-ami) krytycznym(-mi) i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.

d) Wykazując zgodność z wymaganiami określonymi w lit. a)–c), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. c) dla punktu odlotu.

e) Część fazy startu przed spełnieniem wymagania podanego w CAT.POL.H.315 jest wykonywana z widocznością terenu.

CAT.POL.H.315 Tor wznoszenia po starcie

Od momentu osiągnięcia zdefiniowanego punktu po starcie (DPATO) lub, alternatywnie, nie później niż po osiągnięciu wysokości 200 stóp nad powierzchnią startu, z niepracującym silnikiem krytycznym, należy spełnić wymagania określone w CAT.POL.H.210 lit. a) pkt 1, lit. a) pkt 2 i lit. b).

CAT.POL.H.320 Przelot z krytycznym silnikiem niepracującym

Należy spełnić wymagania podane w CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Lądowanie

a) Masa startowa w przewidywanym czasie lądowania nie może przekraczać maksymalnej masy określonej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min na wysokości 300 m (1 000 stóp) nad poziomem lotniska lub miejsca operacji lotniczej z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.

b) W przypadku wystąpienia niesprawności silnika krytycznego w dowolnym punkcie toru podejścia:

1) możliwe jest przerwanie lądowania zgodnie z wymaganiami podanymi w CAT.POL.H.315; lub

2) w przypadku operacji innych niż operacje określone w CAT.POL.H.305, śmigłowiec może wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

c) W przypadku operacji wykonywanych zgodnie z wymaganiami określonymi w CAT.POL.H.305, oprócz wymagania określonego w lit. a) spełniane są poniższe wymagania:

1) masa startowa nie przekracza maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla zawisu bez wpływu ziemi z wszystkimi silnikami pracującymi (all engines operative out of ground effect, AEO OGE) w warunkach bezwietrznych ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; lub

2) w przypadku lotów do lądowiska śmigłowcowego:

(i) przy użyciu śmigłowców z MOPSC większą niż 19; lub

(ii) każdego śmigłowca lecącego do lądowiska śmigłowcowego położonego w nieprzyjaznym środowisku,

masa startowa uwzględnia: procedurę i opadnięcie śmigłowca odpowiednie dla wysokości względnej lądowiska śmigłowcowego z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.

d) Wykazując zgodność z wymaganiami podanymi w lit. a)–c), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. c) dla lotniska docelowego lub każdego wymaganego lotniska zapasowego.

▼B

e) Część fazy lądowania, po której nie jest możliwe spełnienie wymagania podanego w lit. b) pkt 1, jest wykonywana z widocznością terenu.

ROZDZIAŁ 4

Klasa osiągów 3

CAT.POL.H.400 Zasady ogólne

a) Śmigłowce użytkowane w klasie osiągów 3 są certyfikowane w kategorii A lub równoważnej, zgodnie z ustaleniami Agencji, lub w kategorii B.

b) Operacje wykonuje się wyłącznie w przyjaznym środowisku, z wyjątkiem:

1) operacji wykonywanych zgodnie z CAT.POL.H.420; lub

2) w przypadku fazy startu i lądowania – operacji wykonywanych zgodnie z wymaganiami określonymi w lit. c).

c) W przypadku uzyskania przez operatora zatwierdzenia zgodnie z CAT.POL.H.305, można wykonywać operacje z/do lotniska lub miejsca operacji lotniczej położonego poza gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowiskiem bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego:

1) podczas startu, przed osiągnięciem prędkości V_y (prędkość lotu dla maksymalnej prędkości wznoszenia) lub wysokości 200 stóp nad powierzchnią startu; lub

2) podczas lądowania, poniżej 200 stóp nad powierzchnią lądowania.

d) Operacji nie wykonuje się:

1) bez widoczności terenu;

2) w nocy;

3) kiedy wysokość podstawy chmur jest mniejsza niż 600 stóp; lub

4) kiedy widzialność jest mniejsza niż 800 m.

CAT.POL.H.405 Start

a) Masa startowa jest niższą z następujących wartości:

1) maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM); lub

2) maksymalna masa startowa określona dla zawisu z wpływem ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową, lub – jeżeli warunki sprawiają, że utrzymanie zawisu z wpływem ziemi nie jest prawdopodobne – masa startowa określona dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową.

b) Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w CAT.POL.H.400 lit. b), w przypadku wystąpienia niesprawności silnika, śmigłowiec musi być w stanie wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

CAT.POL.H.410 Przelot

a) Śmigłowiec musi być w stanie, ze wszystkimi silnikami pracującymi w zakresach maksymalnej mocy trwałej, kontynuować lot wzdłuż zamierzonej trasy lub planowanego odchylenia od niej bez schodzenia poniżej odpowiedniej bezwzględnej wysokości przelotowej.

▼B

b) Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w CAT.POL.H.420, w przypadku wystąpienia niesprawności silnika, śmigłowiec musi być w stanie wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

CAT.POL.H.415 Lądowanie

a) Masa śmigłowca do lądowania w przewidywanym czasie lądowania jest niższą z następujących wartości:

1) maksymalna certyfikowana masa do lądowania; lub

2) maksymalna masa do lądowania określona dla zawisu z wpływem ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową lub – jeżeli warunki sprawiają, że utrzymanie zawisu z wpływem ziemi nie jest prawdopodobne – masa do lądowania określona dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową.

b) Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w CAT.POL.H.400 lit. b), w przypadku wystąpienia niesprawności silnika, śmigłowiec musi być w stanie wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

CAT.POL.H.420 Operacje z użyciem śmigłowców w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym

a) Operacje śmigłowcami z napędem turbinowym i MOPSC wynoszącą 6 lub mniej w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym bez możliwości wykonania bezpiecznego lądowania przymusowego wykonuje się, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu, po przeprowadzeniu przez operatora oceny ryzyka pod kątem bezpieczeństwa. Przed przeprowadzeniem tego rodzaju operacji w innym państwie członkowskim, operator musi uzyskać zgodę właściwego organu danego państwa.

b) Aby uzyskać i utrzymać takie zatwierdzenie, operator:

1) przeprowadzać tego rodzaju operacje jedynie w obszarach określonych w zatwierdzeniu oraz po spełnieniu określonych w nim warunków;

2) nie wykonuje takich operacji w ramach zatwierdzenia dla śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego (HEMS);

3) dowodzi, że ograniczenia śmigłowca lub inne uzasadnione względy uniemożliwiają zastosowanie odpowiednich kryteriów osiągów; oraz

4) posiada zatwierdzenie zgodnie z CAT.POL.H.305 lit. b).

c) Nie naruszając przepisów CAT.IDE.H.240, operacje takie można wykonywać bez dodatkowego wyposażenia tlenowego, pod warunkiem że wysokość bezwzględna kabiny nie przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i nigdy nie przekracza barometrycznej wysokości bezwzględnej 13 000 stóp.

SEKCJA 3

Masa i wyważenie

ROZDZIAŁ 1

Statki powietrzne z napędem silnikowym

CAT.POL.MAB.100 Masa i wyważenie oraz załadunek

a) W każdej fazie operacji załadunek, masa i położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.

▼B

b) Operator ustala masę oraz położenie środka ciężkości każdego statku powietrznego poprzez jego rzeczywiste zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania, a następnie poprzez ważenie co 4 lata, jeżeli stosuje masy indywidualne, lub co 9 lat, jeżeli stosuje masy floty. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Jeżeli nieznany jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, statek powietrzny jest ponownie ważony.

c) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.

d) Operator określa, poprzez ważenie lub zastosowanie mas standardowych, masę wszystkich elementów statku powietrznego oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej statku powietrznego. Określany jest wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości statku powietrznego.

e) Operator ustala masę każdego ładunku handlowego, w tym balastu, poprzez jego rzeczywiste zważenie lub określenie masy ładunku handlowego zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu.

f) Oprócz standardowych mas pasażerów i bagażu rejestrowanego, operator może zastosować standardowe masy dla innych elementów ładunku, jeżeli wykaże właściwemu organowi, że elementy te mają taką samą masę lub że ich masy mieszczą się w dopuszczalnych granicach.

g) Operator określa masę ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.

h) Operator dopilnowuje, by załadunek:

1) użytkowanych przez niego statków powietrznych odbywał się pod nadzorem personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje; oraz

2) ładunku handlowego był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.

i) Operator przestrzega dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo oraz ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich. Dodatkowo, w przypadku śmigłowców, operator uwzględnia zmiany w masie ładunku zachodzące podczas lotu.

j) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymagania określone w lit. a)–i). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje zamierzonych operacji.

CAT.POL.MAB.105 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia

a) Przed każdym lotem operator ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, określając szczegółowo ładunek oraz jego rozmieszczenie. Dokumentacja masy i wyważenia musi umożliwiać dowódcy stwierdzenie, że ładunek oraz jego rozmieszczenie nie powodują przekroczenia ograniczeń dotyczących masy i wyważenia statku powietrznego. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:

1) znaki rejestracyjne i typ statku powietrznego;

2) oznaczenie, numer oraz data rejsu;

▼B

3) imię i nazwisko dowódcy;

4) imię i nazwisko osoby, która sporządziła dokument;

5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego;

(i) w przypadku samolotów użytkowanych w klasie osiągów B oraz śmigłowców, określenie położenia środka ciężkości nie musi znajdować się w dokumentacji masy i wyważenia, jeżeli, na przykład, rozmieszczenie ładunku jest zgodne z wcześniej obliczoną tabelą wyważenia lub jeżeli można wykazać, że podczas planowanych operacji możliwe jest zapewnienie prawidłowego wyważenia, niezależnie od faktycznej masy ładunku.

6) masa paliwa przy starcie oraz masa paliwa na przelot;

7) w stosownych przypadkach, masa materiałów zużywalnych, innych niż paliwo;

8) elementy ładunku z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;

9) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa;

10) stosowane położenia środka ciężkości statku powietrznego; oraz

11) wartości graniczne masy i położenia środka ciężkości.

Powyższe informacje są dostępne w dokumentach planowania lotu lub w systemach masy i wyważenia. Niektóre z powyższych informacji mogą znajdować się w innych dokumentach łatwo dostępnych do użycia.

▼M14

b) W przypadku gdy dane i dokumentacja dotyczące masy i wyważenia są generowane są przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator:

1) sprawdza integralność danych wyjściowych, aby zapewnić, by dane nie wykraczały poza ograniczenia AFM; oraz

2) określa instrukcje i procedury dotyczące ich stosowania w instrukcji operacyjnej.

▼B

c) Osoba nadzorująca załadunek statku powietrznego potwierdza własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem, że ładunek i jego rozmieszczenie są zgodne z przekazaną dowódcy dokumentacją masy i wyważenia. Dowódca potwierdza akceptację tego dokumentu własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem.

d) Operator określa procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili w celu dopilnowania, by:

1) wszelkie zmiany wprowadzane w ostatniej chwili po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia były zgłaszane dowódcy i wprowadzane do dokumentów planowania lotu zawierających dokumentację masy i wyważenia;

2) określona była maksymalna dopuszczalna zmiana wprowadzana w ostatniej chwili dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku; oraz

3) sporządzana była nowa dokumentacja masy i wyważenia, jeżeli powyższa wartość maksymalna zostanie przekroczona.

▼M14

———————

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PODCZĘŚĆ D

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty

CAT.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

▼M7

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, z wyjątkiem następujących pozycji:

1) zapasowe bezpieczniki;

2) niezależne przenośne źródła światła;

3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

4) uchwyt na mapy;

5) apteczki pierwszej pomocy;

6) ratunkowy zestaw medyczny;

7) megafony;

8) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

9) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

10) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

▼M15

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345 w niniejszym załączniku;

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼B

c) Wyposażenie, które ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego członka załogi lotniczej na jego stanowisku, musi być łatwe do obsługi z tego stanowiska. W przypadku gdy pojedyncze urządzenie ma być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi lotniczej, musi być zainstalowane w taki sposób, by było łatwe do obsługi z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.

d) Przyrządy, które są wykorzystywane przez dowolnego członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić łatwe obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

▼B

CAT.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brak, chyba że:

a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) operatora; lub

▼M15

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

▼B

CAT.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

a) Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

b) Liczba zapasowych bezpieczników wymaganych na pokładzie jest większą z następujących liczb:

1) 10 % liczby bezpieczników dla każdej wartości; lub

2) po trzy bezpieczniki dla każdej wartości.

CAT.IDE.A.115 Światła operacyjne

a) Samoloty użytkowane w dzień wyposaża się w:

1) system świateł antykolizyjnych;

2) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;

3) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich; oraz

4) samodzielne przenośne źródła światła dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne z wyznaczonych im stanowisk.

b) Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się dodatkowo w:

1) światła nawigacyjne/pozycyjne;

2) dwa światła lądowania lub pojedyncze światło mające dwa oddzielnie zasilane włókna; oraz

3) światła wymagane zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku wodnosamolotów.

CAT.IDE.A.120 Wyposażenie do oczyszczania szyby przedniej

Samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg są wyposażane, na każdym stanowisku pilota, w urządzenie utrzymujące w czystości część szyby podczas opadów atmosferycznych.

CAT.IDE.A.125 Operacje VFR wykonywane w dzień – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Samoloty użytkowane według VFR w dzień są wyposażane w następujące wyposażenie dostępne na stanowisku pilota:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające:

(i) kurs magnetyczny;

(ii) czas w godzinach, minutach i sekundach;

▼B

(iii) barometryczną wysokość bezwzględną;

(iv) prędkość przyrządową;

(v) prędkość pionową;

(vi) skręt i ślizg;

(vii) położenie przestrzenne;

(viii) kurs;

(ix) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

(x) liczbę Macha, w każdym przypadku gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych.

b) W każdym przypadku gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, drugi pilot musi mieć do dyspozycji dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową;

4) skręt i ślizg;

5) położenie przestrzenne; oraz

6) kurs.

c) W urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem wyposaża się:

1) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9; oraz

2) samoloty, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1999 r.

d) Samoloty jednosilnikowe, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 22 maja 1995 r., są zwolnione z obowiązku spełnienia wymagań określonych w lit. a) pkt 1 ppkt (vi), lit. a) pkt 1 ppkt (vii), lit. a) pkt 1 ppkt (viii) i lit. a) pkt 1 ppkt (ix), jeżeli wymagałoby to modernizacji samolotu.

CAT.IDE.A.130 Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według VFR w nocy lub według IFR wyposaża się w następujące wyposażenie dostępne na stanowisku pilota:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) prędkość przyrządową;

4) prędkość pionową;

5) skręt i ślizg lub – w przypadku samolotów wyposażonych w rezerwowe urządzenie pomiaru i wyświetlania położenia przestrzennego – ślizg;

6) położenie przestrzenne;

7) kurs stabilny;

8) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

9) liczbę Macha, w każdym przypadku gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha;

▼B

b) dwa urządzenia mierzące i wyświetlające barometryczną wysokość bezwzględną;

c) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych;

d) wymagane w lit. a) pkt 3 i lit. h) pkt 2 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;

e) urządzenie informujące załogę lotniczą o niesprawności urządzeń wymaganych w lit. d) w samolotach:

1) dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r.; lub

2) dla których indywidualne CofA wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 r. i których maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM) jest większa niż 5 700 kg, a MOPSC większa niż 9;

f) z wyjątkiem samolotów śmigłowych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) mniejszej lub równej 5 700 kg, dwa niezależne systemy ciśnienia statycznego;

g) jeden system ciśnienia statycznego i jedno alternatywne źródło ciśnienia statycznego, w przypadku samolotów śmigłowych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej;

h) w każdym przypadku gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową;

4) skręt i ślizg;

5) położenie przestrzenne; oraz

6) kurs stabilny;

i) rezerwowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne, z którego można korzystać z dowolnego stanowiska pilota w samolotach o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9, przy czym:

1) w czasie normalnego użytkowania jest ono nieprzerwanie zasilane, a po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego zasilane jest ze źródła niezależnego od normalnego systemu zasilania elektrycznego;

2) zapewnia ono niezawodne kontynuowanie lotu przez minimum 30 minut po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, z uwzględnieniem innych obciążeń awaryjnego źródła zasilania oraz procedur operacyjnych;

3) działa ono niezależnie od jakichkolwiek innych systemów wskazywania położenia przestrzennego;

4) uruchamia się ono automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego;

5) jest ono odpowiednio oświetlone we wszystkich fazach operacji, z wyjątkiem samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej, które były już zarejestrowane w państwie członkowskim w dniu 1 kwietnia 1995 r., wyposażonych w rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego po lewej stronie tablicy przyrządów;

6) w oczywisty sposób wskazuje ono załodze lotniczej, kiedy rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego zasilany jest z awaryjnego źródła zasilania, oraz

7) w przypadku gdy rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego posiada własne źródło zasilania, jest ono połączone z sygnalizacją na przyrządzie lub na tablicy przyrządów wskazującą, że zasilanie to jest w użyciu;

▼B

j) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie lotów w nocy.

CAT.IDE.A.135 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Samoloty użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem muszą być wyposażone w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

CAT.IDE.A.140 System ostrzegania o bezwzględnej wysokości lotu

a) Następujące samoloty są wyposażane w system ostrzegania o bezwzględnej wysokości lotu:

1) samoloty turbośmigłowe o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9; oraz

2) samoloty napędzane silnikami turboodrzutowymi.

b) System ostrzegania o bezwzględnej wysokości lotu umożliwia:

1) ostrzeganie załogi lotniczej o zbliżaniu się do wcześniej wybranej bezwzględnej wysokości lotu; oraz

2) ostrzeganie załogi lotniczej co najmniej za pomocą sygnału dźwiękowego o odchyleniu od wcześniej wybranej bezwzględnej wysokości lotu.

c) Nie naruszając wymagań określonych w lit. a), samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC większej niż 9, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 1972 r. i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w państwie członkowskim, są zwolnione z obowiązku posiadania systemu ostrzegania o bezwzględnej wysokości lotu.

CAT.IDE.A.150 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (terrain awareness warning system, TAWS)

a) Samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9 są wyposażane w system TAWS spełniający co najmniej wymagania dla wyposażenia klasy A określone w dopuszczalnym standardzie.

b) Samoloty napędzane przy pomocy silników tłokowych o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9 są wyposażane w system TAWS spełniający co najmniej wymagania dla wyposażenia klasy B określone w dopuszczalnym standardzie.

▼M12

c) Samoloty z napędem turbinowym, w przypadku których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2019 r., o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji od sześciu do dziewięciu miejsc pasażerskich muszą być wyposażone w system TAWS spełniający wymagania dotyczące wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem.

▼B

CAT.IDE.A.155 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 19 są wyposażane w system ACAS II, chyba że w rozporządzeniu (UE) nr 1332/2011 przewidziano inaczej.

CAT.IDE.A.160 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Poniższe rodzaje samolotów są wyposażane w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, gdy są użytkowane w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, gdzie na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych:

a) samoloty z kabiną ciśnieniową

▼B

b) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg; oraz

c) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MOPSC większej niż 9.

CAT.IDE.A.165 Dodatkowe wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia w nocy

a) Samoloty użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi.

CAT.IDE.A.170 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi lotniczej, obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.A.175 System telefonu pokładowego załogi

Samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 15 000 kg lub MOPSC większej niż 19 są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi, z wyjątkiem samolotów, dla których indywidualne CofA po raz pierwszy wydano przed dniem 1 kwietnia 1965 r. i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w państwie członkowskim.

CAT.IDE.A.180 System nagłośnienia kabiny pasażerskiej

Samoloty o MOPSC większej niż 19 są wyposażane w system nagłośnienia kabiny pasażerskiej.

CAT.IDE.A.185 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

a) Następujące samoloty są wyposażane w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR):

1) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg; oraz

2) samoloty wielosilnikowe z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC większej niż 9, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 1990 r.

▼M8

b) Do dnia 31 grudnia 2018 r. CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

1) ostatnich 2 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 1), dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r.;

2) ostatnich 30 minut, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 1), dla których indywidualne CofA wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 r.; lub

3) ostatnich 30 minut, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 2).

c) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

▼M18

1) ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2022 r.; lub

▼M8

2) ostatnich 2 godzin we wszystkich pozostałych przypadkach.

▼M8

d) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. CVR dokonuje zapisu na nośnikach innych niż taśma magnetyczna lub drut magnetyczny.

e) CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:

1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;

2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem:

(i) w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA po raz pierwszy wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r., dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałąkowego i mikrofonu umieszczonego w masce;

(ii) w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 2, dla których indywidualne CofA po raz pierwszy wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 r., dźwięków przekazywanych z każdego mikrofonu pałąkowego i mikrofonu umieszczonego w masce, w miarę możliwości;

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.

f) CVR rozpoczyna zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu. Ponadto w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r., CVR automatycznie rozpoczyna zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

g) Oprócz wymagań określonych w lit. f), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu, w przypadku:

1) samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 1, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r.; lub

2) samolotów, o których mowa w lit. a) ppkt 2.

h) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2018 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M16

i) Samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie, muszą być wyposażone w alternatywne źródło zasilania, na które CVR i mikrofony zamontowane w kabinie pilota są przełączane automatycznie w przypadku przerw w innym zasilaniu CVR.

▼B

CAT.IDE.A.190 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

a) Następujące samoloty są wyposażane w pokładowy rejestrator parametrów lotu (flight data recorder, FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika:

1) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 czerwca 1990 r.;

▼B

2) samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 czerwca 1990 r.; oraz

3) samoloty wielosilnikowe z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) wynoszącej 5 700 kg lub mniej, o MOPSC większej niż 9, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r.

b) Rejestrator FDR zapisuje:

1) godzinę, wysokość bezwzględną, prędkość, przyspieszenie normalne i kurs, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 2, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) mniejszej niż 27 000 kg;

2) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i konfiguracji urządzeń kontroli siły nośnej i siły oporu samolotu, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 1, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) mniejszej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 r.;

3) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i pracy samolotu, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 1 i lit. a) pkt 2, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 r.;

4) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i konfiguracji urządzeń kontroli siły nośnej i siły oporu samolotu, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 3, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 r.; lub

5) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i pracy samolotu, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 1 i lit. a) pkt 3, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.

c) Dane pochodzą z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych, zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu. Ponadto w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 r., FDR automatycznie rozpoczyna zapis danych, zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz automatycznie kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

▼M8

e) Jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2018 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M16

CAT.IDE.A.191 Lekki rejestrator lotu

a) Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg oraz samoloty o MOPSC powyżej 9 muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli jednocześnie spełniają poniższe warunki:

1) nie wchodzą w zakres stosowania pkt CAT.IDE.A.190 lit. a);

2) ich indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.

b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotu lub obrazów.

c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.

d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.

▼B

CAT.IDEA.195 Zapisy z łącza transmisji danych

a) Samoloty, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2014 r., które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:

1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z samolotu, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem samolotu; oraz

3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

▼B

c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla CVR w CAT.IDE.A.185.

▼M8

d) Jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 16 czerwca 2018 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M20

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.

▼B

CAT.IDE.A.200 Rejestrator zespolony

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli:

a) samolot, na którym wymagany jest tylko CVR lub FDR, zostanie wyposażony w jeden rejestrator zespolony CVR/FDR;

b) samolot o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej, na którym wymagany jest CVR oraz FDR, zostanie wyposażony w jeden rejestrator zespolony CVR/FDR; lub

c) samolot o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg, na którym wymagany jest CVR oraz FDR, zostanie wyposażony w dwa rejestratory zespolone CVR/FDR.

CAT.IDE.A.205 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Samoloty wyposaża się w:

1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej

2) pas bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące dla każdej koi, z wyjątkiem przypadku określonego w pkt 3;

▼M15

3) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi w przypadku samolotów o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2015 r.;

▼B

4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;

5) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:

(i) na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota;

(ii) na każdym siedzeniu obserwatora położonym w kabinie załogi lotniczej;

6) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia na każdym siedzeniu przeznaczonym dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego.

▼M9

b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi mieć:

1) jeden punkt zwalniania;

▼M9

2) na siedzeniach dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie; oraz

▼M15

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

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

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

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

B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 28 października 2014 r.;

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

▼B

CAT.IDE.A.210 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Samoloty, na których z kabiny załogi nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, są wyposażane w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

CAT.IDE.A.215 Drzwi wewnętrzne i zasłony

Samoloty wyposaża się w:

a) w przypadku samolotów o MOPSC większej niż 19, drzwi pomiędzy przedziałem pasażerskim a kabiną załogi lotniczej z tabliczką „Tylko dla załogi”, wyposażone w zamek uniemożliwiający pasażerom ich otwarcie bez zgody członka załogi lotniczej;

b) łatwo dostępne urządzenia otwierające każde drzwi oddzielające przedział pasażerski od innych pomieszczeń, w których znajdują się wyjścia awaryjne;

c) jeżeli w celu przedostania się z dowolnego miejsca pasażerskiego do dowolnego wyjścia awaryjnego konieczne jest przechodzenie przez drzwi lub zasłony oddzielające przedział pasażerski od innych pomieszczeń, drzwi lub zasłona mają urządzenia do zablokowania ich w pozycji otwartej;

d) na każdych drzwiach wewnętrznych lub w sąsiedztwie zasłony, znajdującej się na drodze do wyjścia awaryjnego dla pasażerów, znajdują się tabliczki wskazujące, że te drzwi lub zasłony muszą być zablokowane w pozycji otwartej podczas startu i lądowania; oraz

e) urządzenia dla każdego członka załogi służące do otwarcia dowolnych drzwi, które są dostępne dla pasażerów i mogą być przez nich zamknięte.

CAT.IDE.A.220 Apteczka pierwszej pomocy

a) Samoloty wyposaża się w apteczki pierwszej pomocy zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1

Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy

Liczba zainstalowanych miejsc pasażerskich	Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy
0–100	1
101–200	2

▼B

Liczba zainstalowanych miejsc pasażerskich	Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 lub więcej	6

b) Apteczki pierwszej pomocy muszą być:

1) łatwo dostępne do użytku; oraz

2) utrzymywane w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

CAT.IDE.A.225 Ratunkowy zestaw medyczny

a) Samoloty o MOPSC większej niż 30 są wyposażane w ratunkowy zestaw medyczny, jeżeli jakikolwiek punkt planowanej trasy jest oddalony o więcej niż 60 minut lotu z normalną prędkością przelotową od lotniska, na którym można się spodziewać uzyskania wykwalifikowanej pomocy medycznej.

b) Dowódca dopilnowuje, by leki były wydawane tylko przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje.

c) Ratunkowy zestaw medyczny, o którym mowa w lit. a), musi być:

1) zabezpieczony przed pyłem i wilgocią;

2) przewożony w sposób uniemożliwiający dostęp osób niepowołanych; oraz

3) utrzymywany w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

CAT.IDE.A.230 Tlen pierwszej pomocy

a) Samoloty z kabiną ciśnieniową, użytkowane na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp, w operacjach, w których wymagana jest obecność członka personelu pokładowego, są wyposażane w zapas nierozrzedzonego tlenu dla pasażerów, którzy z powodów fizjologicznych mogliby wymagać podania tlenu w następstwie dekompresji kabiny.

▼M16

b) Ilość tlenu, o której mowa w lit. a), musi wystarczać na pozostałą część lotu po dekompresji kabiny przy wysokości bezwzględnej kabiny większej niż 8 000 stóp, ale nieprzekraczającej 15 000 stóp, dla co najmniej 2 % przewożonych pasażerów, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dla jednej osoby.

▼B

c) Zapewnia się dostateczną liczbę urządzeń podających tlen, które mogą być użyte przez personel pokładowy, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dwa.

▼M16

d) Wyposażenie tlenowe pierwszej pomocy musi umożliwiać wytworzenie dla każdego użytkownika masy przepływu.

▼B

CAT.IDE.A.235 Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową

a) Samoloty z kabiną ciśnieniową, użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych powyżej 10 000 stóp, są wyposażane w dodatkowe wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie tlenu, zgodnie z tabelą 1.

▼B

b) Samoloty z kabiną ciśnieniową, użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych powyżej 25 000 stóp, są wyposażane w:

1) maski umożliwiające szybkie nałożenie dla członków załogi lotniczej;

2) dostateczną nadwyżkę podłączeń i masek lub dostateczną ilość przenośnych urządzeń tlenowych z maskami, które są równomiernie rozmieszczone w przedziale pasażerskim i zapewniają natychmiastową dostępność dla wszystkich wymaganych członków personelu pokładowego;

3) urządzenie podające tlen, podłączone do terminali tlenowych, natychmiast dostępne dla każdego członka personelu pokładowego, dodatkowego członka załogi oraz każdej osoby niezależnie od miejsca, które zajmuje; oraz

4) urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie.

c) W przypadku samolotów z kabiną ciśnieniową, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 8 listopada 1998 r. i które są użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych powyżej 25 000 stóp lub na barometrycznych wysokościach bezwzględnych do 25 000 stóp w warunkach, w których nie mogą w ciągu 4 minut bezpiecznie zniżyć się do wysokości 13 000 stóp, indywidualne urządzenia podające tlen, o których mowa w lit. b) pkt 3, posiadają zdolność automatycznego uruchamiania się.

d) Całkowita liczba urządzeń podających tlen i podłączeń, o których mowa w lit. b) pkt 3 i lit. c), musi być większa o co najmniej 10 % od liczby miejsc pasażerskich. Dodatkowe urządzenia muszą być równomiernie rozmieszczone w przedziale pasażerskim.

e) Nie naruszając wymagań określonych w lit. a), wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen członków personelu pokładowego, dodatkowych członków załogi oraz pasażerów w samolotach, które nie są certyfikowane do lotów na wysokościach bezwzględnych powyżej 25 000 stóp, mogą zostać zredukowane dla całego odcinka lotu, kiedy samolot utrzymuje lot na barometrycznych wysokościach bezwzględnych w kabinie odpowiadających wysokościom od 10 000 stóp do 13 000 stóp, dla wszystkich wymaganych członków personelu pokładowego i co najmniej 10 % pasażerów, jeżeli w dowolnym punkcie planowanej trasy lotu samolot może w ciągu 4 minut bezpiecznie osiągnąć barometryczną wysokość bezwzględną w kabinie wynoszącą 13 000 stóp.

f) Wymagany minimalny zapas tlenu, podany w tabeli 1 wiersz 1 lit. b) pkt 1 oraz wiersz 2, zapewnia oddychanie podczas zniżania samolotu ze stałą prędkością opadania z maksymalnej certyfikowanej bezwzględnej wysokości operacyjnej do wysokości bezwzględnej 10 000 stóp w ciągu 10 minut i lotu na wysokości 10 000 stóp przez następne 20 minut.

g) Wymagany minimalny zapas tlenu, podany w tabeli 1 wiersz 1 lit. b) pkt 1 i wiersz 2, zapewnia oddychanie podczas zniżania samolotu ze stałą prędkością opadania z maksymalnej certyfikowanej bezwzględnej wysokości operacyjnej do wysokości bezwzględnej 10 000 stóp w ciągu 10 minut i lotu na wysokości 10 000 stóp przez następne 110 minut.

h) Wymagany minimalny zapas tlenu, podany w tabeli 1 wiersz 3, zapewnia oddychanie podczas zniżania samolotu ze stałą prędkością opadania z maksymalnej certyfikowanej bezwzględnej wysokości operacyjnej do bezwzględnej wysokości 15 000 stóp w ciągu 10 minut

▼B

Tabela 1

Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w samolotach z kabiną ciśnieniową

Zapas tlenu dla	Czas trwania lotu i barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie
1) Osób zajmujących miejsca w kabinie załogi lotniczej pełniących w niej obowiązki	a) Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 13 000 stóp. b) Pozostały czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości, ale w żadnym wypadku nie wynosi mniej niż: 1) 30 minut dla samolotów certyfikowanych do lotów na wysokościach bezwzględnych nieprzekraczających 25 000 stóp; oraz 2) 2 godziny dla samolotów certyfikowanych do lotów na wysokościach bezwzględnych przekraczających 25 000 stóp;
2) Wymaganych członków personelu pokładowego	a) Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 13 000 stóp, ale nie mniej niż 30 minut. b) Pozostały czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości.
3) 100 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym przypadku nie mniej niż 10 minut.
4) 30 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 14 000 stóp, ale nie przekracza 15 000 stóp.
5) 10 % pasażerów (*)	Pozostały czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 14 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości.

(*) Liczby pasażerów podane w tabeli 1 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących się na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

CAT.IDE.A.240 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

Samoloty z kabiną bez hermetyzacji, użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych powyżej 10 000 stóp, są wyposażane w dodatkowe wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie tlenu, zgodnie z tabelą 1.

▼B

Tabela 1

Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

Zapas tlenu dla	Czas trwania lotu i barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie
1) Osób zajmujących miejsca w kabinie załogi lotniczej pełniących w niej obowiązki oraz członków załogi asystujących załodze lotniczej w wykonywaniu jej czynności	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp.
2) Wymaganych członków personelu pokładowego	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, gdy barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.
3) Dodatkowych członków załogi oraz 100 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.
4) 10 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu po 30 minutach, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.

(*) Liczby pasażerów podane w tabeli 1 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących się na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

CAT.IDE.A.245 Urządzenia do ochrony dróg oddechowych dla załogi

a) Wszystkie samoloty z kabiną ciśnieniową oraz samoloty z kabiną bez hermetyzacji o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 19 są wyposażane w urządzenia do ochrony dróg oddechowych (protective breathing equipment, PBE) osłaniające oczy, nos i usta, zapewniające przez okres nie krótszy niż 15 minut:

   1) tlen dla każdego członka załogi lotniczej pełniącego obowiązki w kabinie załogi lotniczej;

   2) oddychanie tlenem dla każdego wymaganego członka personelu pokładowego przy jego stanowisku pracy; oraz

   3) oddychanie tlenem z przenośnego urządzenia PBE dla jednego członka załogi lotniczej przy jego stanowisku pracy, w przypadku samolotów użytkowanych z załogą lotniczą składającą się z więcej niż jednej osoby i bez członka personelu pokładowego.

b) Urządzenie PBE przeznaczone dla załogi lotniczej jest instalowane w kabinie załogi lotniczej i musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia przez każdego wymaganego członka załogi lotniczej z jego stanowiska pracy.

c) Urządzenie PBE przeznaczone dla personelu pokładowego jest instalowane przy stanowisku pracy każdego wymaganego członka personelu pokładowego.

▼M15

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

▼B

e) Użycie PBE nie może utrudniać korzystania ze środków łączności, o których mowa w CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

▼B

CAT.IDE.A.250 Gaśnice ręczne

a) Kabinę załogi lotniczej w samolocie wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną.

b) W każdej kuchni usytuowanej poza głównym przedziałem pasażerskim znajduje się, lub jest łatwo dostępna do użycia, co najmniej jedna gaśnica ręczna.

c) W każdym przedziale ładunkowym cargo klasy A lub B lub w przedziale bagażowym oraz w każdym przedziale ładunkowym cargo klasy E, który jest dostępny w czasie lotu dla członków załogi, znajduje się co najmniej jedna gaśnica.

d) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

e) Samoloty są wyposażane w gaśnice ręczne w liczbie co najmniej zgodnej z tabelą 1, które umieszcza się w łatwo dostępnych miejscach, tak aby były odpowiednio dostępne do użycia w każdym przedziale pasażerskim.

Tabela 1

Liczba gaśnic ręcznych

MOPSC	Liczba gaśnic
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 lub więcej	8

CAT.IDE.A.255 Topory i łom awaryjny

a) Samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9 są wyposażane w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczany w kabinie załogi lotniczej.

b) W przypadku samolotów o MOPSC większej niż 200, dodatkowy topór lub łom awaryjny jest umieszczany w kuchni usytuowanej najbliżej tyłu samolotu lub w jej pobliżu.

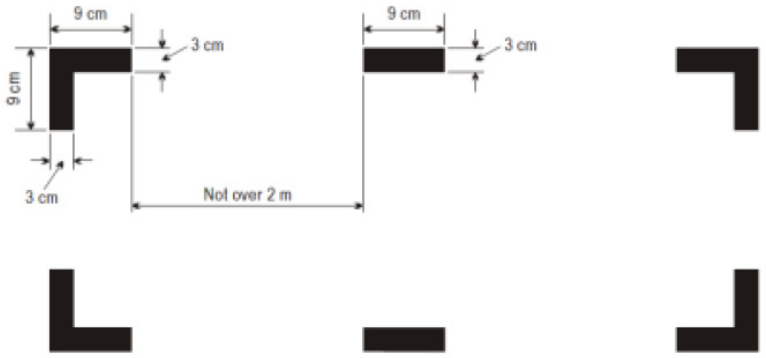
c) Topory i łomy awaryjne rozmieszczone w przedziale pasażerskim muszą być niewidoczne dla pasażerów.

CAT.IDE.A.260 Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej są muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

▼M4

Rysunek 1



▼B

CAT.IDE.A.265 Środki na wypadek ewakuacji

a) Samoloty wyposażone w wyjścia awaryjne, których progi znajdują się na wysokości ponad 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, są wyposażane w dostępne przy każdym takim wyjściu urządzenia umożliwiające pasażerom i załodze bezpieczne zejście na ziemię w sytuacji awaryjnej.

b) Nie naruszając wymagania określonego w lit. a), tego rodzaju urządzenia nie są wymagane przy wyjściach na skrzydła, jeżeli miejsce wyznaczone na konstrukcji samolotu jako koniec trasy ewakuacyjnej znajduje się na wysokości mniejszej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, gdy samolot stoi na ziemi z wypuszczonym podwoziem i klapami w pozycji do startu lub do lądowania, w zależności od tego, która z tych pozycji klap jest bardziej oddalona od ziemi.

c) Samoloty, dla których wymagane jest oddzielne wyjście awaryjne dla załogi lotniczej, w których najniższy punkt wyjścia awaryjnego usytuowany jest wyżej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, muszą posiadać urządzenie pomagające w wszystkim członkom załogi lotniczej w bezpiecznym zejściu na ziemię w sytuacji awaryjnej.

d) Wysokości podane w lit. a) i c) mierzy się:

1) przy wypuszczonym podwoziu; oraz

2) przy złożonej lub niewypuszczonej jednej goleni podwozia lub większej ich ilości, w przypadku samolotów, dla których świadectwo typu wydano po dniu 31 marca 2000 r.

CAT.IDE.A.270 Megafony

Samoloty o MOPSC większej niż 60, przewożące co najmniej jednego pasażera, są wyposażane w przenośne i zasilane z baterii megafony, łatwo dostępne do użycia przez członków załogi podczas ewakuacji w następującej liczbie:

a) Dla każdego pokładu pasażerskiego:

Tabela 1

Liczba megafonów

Konfiguracja miejsc pasażerskich	Liczba megafonów
61 do 99	1
100 lub więcej	2

▼B

b) Dla samolotów z więcej niż jednym pokładem pasażerskim, we wszystkich przypadkach gdy całkowita konfiguracja miejsc pasażerskich jest większa niż 60, wymagany jest co najmniej 1 megafon.

CAT.IDE.A.275 Oświetlenie i oznakowanie awaryjne

a) Samoloty o MOPSC większej niż 9 są wyposażane w system oświetlenia awaryjnego ułatwiający ewakuację z samolotu, posiadający niezależne źródło zasilania.

b) W przypadku samolotów o MOPSC większej niż 19, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje:

1) źródła ogólnego oświetlenia kabiny;

2) wewnętrzne oświetlenie obszarów wyjść awaryjnych z poziomu podłogi;

3) oświetlone oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia;

4) w przypadku samolotów, dla których wniosek o świadectwo typu lub jego odpowiednik został złożony przed dniem 1 maja 1972 r., podczas lotów w nocy wymagane jest zewnętrzne oświetlenie awaryjne wszystkich wyjść awaryjnych na skrzydło oraz wyjść, dla których wymagane są środki pomocnicze przy ich opuszczaniu;

5) w przypadku samolotów, dla których wniosek o świadectwo typu lub jego odpowiednik został złożony po dniu 30 kwietnia 1972 r., podczas lotów w nocy wymagane jest zewnętrzne oświetlenie awaryjne wszystkich pasażerskich wyjść awaryjnych; oraz

6) w przypadku samolotów, dla których świadectwo typu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 31 grudnia 1957 r., wymagany jest podłogowy(-e) system(-y) oznakowania awaryjnej trasy ewakuacyjnej w przedziałach pasażerskich.

▼M15

c) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej, którym wydano certyfikat typu na podstawie przyjętej przez Agencję specyfikacji certyfikacji, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1, 2 i 3.

d) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej, które nie są certyfikowane na podstawie przyjętej przez Agencję specyfikacji certyfikacji, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1.

▼B

e) Samoloty o MOPSC wynoszącej 9 lub mniejszej, użytkowane w nocy, są wyposażane w źródło ogólnego oświetlenia kabiny ułatwiającego ewakuację z samolotu.

CAT.IDE.A.280 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (emergency locator transmitter, ELT)

▼M8

a) Samoloty o MOPSC większej niż 19 są wyposażane co najmniej w:

1) dwa ELT, z których jeden jest automatyczny, lub jeden ELT i jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub

2) jeden automatyczny ELT lub dwa ELT dowolnego typu lub jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.

▼M8

b) Samoloty o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej są wyposażane co najmniej w:

1) jeden automatyczny ELT lub jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub

2) jeden ELT dowolnego typu lub jedno urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.

▼B

c) ELT dowolnego typu umożliwia jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Loty nad obszarami wodnymi

a) Poniższe samoloty są wyposażane w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone:

1) samoloty lądowe użytkowane nad obszarami wodnymi w odległości większej niż 50 mil morskich od brzegu lub do startów lub lądowań na lotnisku, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania; oraz

2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi.

b) Każda kamizelka ratunkowa lub równoważny środek pływający są wyposażane w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

▼M15

c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania wodnosamolotu na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi;

2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

▼B

d) Samoloty użytkowane nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiedniej do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca:

1) 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 milom morskim, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, w przypadku samolotów będących w stanie kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym nastąpi niesprawność silnika krytycznego; lub

2) 30 minutom lotu z prędkością przelotową lub w odległości większej niż 100 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, w przypadku wszystkich innych samolotów,

muszą mieć na pokładzie wyposażenie określone w lit. e).

e) Samoloty spełniające wymagania określone w lit. d) musza mieć na pokładzie następujące wyposażenie:

▼B

1) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie samolotu, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej oraz, o wystarczającej pojemności, aby pomieścić wszystkie osoby przewożone na pokładzie w przypadku utraty jednej tratwy o największej pojemności.

2) światło ratunkowe do lokalizacji w każdej tratwie;

3) sprzęt ratunkowy obejmujący środki podtrzymujące życie właściwe dla podejmowanego lotu; oraz

4) co najmniej 2 zestawy ratunkowego awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego ELT(S).

▼M8

f) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg i MOPSC większej niż 19 oraz wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg muszą być wyposażone w bezpiecznie przymocowane urządzenie umożliwiające lokalizację pod wodą działające w częstotliwości 8,8 kHz ± 1 kHz, chyba że:

1) samolot jest eksploatowany na trasach, na których w żadnym momencie nie znajduje się dalej niż 180 mil morskich od brzegu; lub

2) samolot jest wyposażony w wytrzymałe i automatyczne urządzenie umożliwiające dokładne określenie, w razie wypadku, w którym samolot został poważnie uszkodzony, położenia punktu zakończenia lotu.

▼B

CAT.IDE.A.305 Wyposażenie ratownicze

a) Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, są wyposażane w:

1) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

2) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT(S)); oraz

3) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

b) Dodatkowe wyposażenie ratownicze, o którym mowa w lit. a) pkt 3, nie musi znajdować się pokładzie, jeżeli samolot:

1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:

(i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym, dla samolotów będących w stanie kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność silnika(-ów) krytycznego(-ych); lub

(ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową dla wszystkich innych samolotów.

2) pozostaje w odległości od obszarów umożliwiających wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadająca 90 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku samolotów certyfikowanych zgodnie ze stosownymi standardami dotyczącymi zdatności do lotu.

CAT.IDE.A.325 Słuchawki nagłowne

a) Samoloty są wyposażane w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub krtaniowym bądź ich odpowiednikiem dla każdego członka załogi lotniczej na jego stanowisku pracy w kabinie załogi lotniczej.

b) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażone w przycisk nadawania na sterownicy ręcznego sterowania przechyleniem i pochyleniem u każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

▼B

CAT.IDE.A.330 Sprzęt łączności radiowej

a) Samoloty są wyposażane w sprzęt łączności radiowej zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

b) Sprzęt łączności radiowej umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Pulpit sterowania urządzeniami łączności

Samoloty użytkowane według IFR są wyposażane w pulpit sterowania urządzeniami łączności dostępny z każdego stanowiska pracy wymaganego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.A.340 Wyposażenie radiowe w operacjach według VFR na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

Samoloty użytkowane według VFR na trasach, na których nawigacja odbywa się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w sprzęt łączności radiowej, który w normalnych warunkach propagacji radiowej jest niezbędny do zapewnienia:

a) łączności z właściwymi stacjami naziemnymi;

b) łączności z odpowiednimi stacjami kontroli ruchu lotniczego z każdego punktu kontrolowanej przestrzeni powietrznej, w której loty są zamierzone; oraz

c) odbioru informacji meteorologicznych.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Urządzenia łączności, nawigacji i dozorowania w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

a) Samoloty użytkowane według IFR lub VFR na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w urządzenia łączności radiowej, nawigacji i dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼B

b) Sprzęt łączności radiowej składa się z co najmniej dwóch niezależnych systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych są niezbędne do zapewnienia łączności z właściwą stacją naziemną z każdego punktu na trasie wraz z odchyleniami od niej.

▼M15

c) Niezależnie od wymagania określonego w lit. b) samoloty użytkowane w operacjach krótkodystansowych w przestrzeni powietrznej północnego Atlantyku o wysokiej intensywności ruchu (NAT HLA) bez przekraczania północnego Atlantyku są wyposażane w co najmniej jeden system komunikacji dalekiego zasięgu, na wypadek opublikowania alternatywnych procedur komunikacji dla danej przestrzeni powietrznej.

▼B

d) W samolotach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, by w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia, pozostałe elementy wyposażenia umożliwiały bezpieczną nawigację zgodnie z planem lotu.

e) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), są wyposażane w odpowiedni sprzęt zapewniający naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością na każdym lotnisku, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC, oraz na każdym wyznaczonym lotnisku zapasowym.

▼M9

f) W przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼B

CAT.IDE.A.350 Transponder

Samoloty są wyposażane we wtórny radar dozorowania (secondary surveillance radar, SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz w inne funkcje transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.

▼B

SEKCJA 2

Śmigłowce

CAT.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

▼M15

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, z wyjątkiem następujących pozycji:

1) niezależne przenośne źródła światła;

2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

3) uchwyt na mapy;

4) apteczka pierwszej pomocy;

5) megafony;

6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

7) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania;

8) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345 w niniejszym załączniku;

2) przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼B

c) Wyposażenie, które ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego członka załogi lotniczej na jego stanowisku, musi być łatwe do obsługi z tego stanowiska. W przypadku gdy pojedyncze urządzenie ma być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi lotniczej, musi być zainstalowane w taki sposób, by było łatwe do obsługi z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.

d) Przyrządy, które są wykorzystywane przez dowolnego członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

CAT.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) operatora; lub

▼M15

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

▼B

CAT.IDE.H.115 Światła operacyjne

a) Śmigłowce użytkowane według VFR w dzień są wyposażane w system świateł antykolizyjnych.

b) Oprócz wyposażenia przewidzianego w lit. a), śmigłowce użytkowane w nocy lub według IFR są dodatkowo wyposażane w:

1) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;

2) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;

3) samodzielne przenośne źródła światła dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne dla członków załogi z wyznaczonych im stanowisk;

4) światła nawigacyjne/pozycyjne;

5) dwa światła lądowania, z których co najmniej jedno daje możliwość zmiany ustawienia w locie tak, aby można było oświetlić ziemię przed i pod śmigłowcem, a także ziemię po obu stronach śmigłowca; oraz

6) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

CAT.IDE.H.125 Operacje VFR wykonywane w dzień – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Śmigłowce użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w następujące wyposażenie dostępne na stanowisku pilota:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające:

▼B

(i) kurs magnetyczny;

(ii) czas w godzinach, minutach i sekundach;

(iii) barometryczną wysokość bezwzględną;

(iv) prędkość przyrządową;

(v) prędkość pionową;

(vi) ślizg; oraz

(vii) temperaturę powietrza zewnętrznego;

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych.

b) W każdym przypadku gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, drugi pilot musi mieć do dyspozycji dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową; oraz

4) ślizg

c) Śmigłowce o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 3 175 kg lub wszelkie śmigłowce użytkowane nad obszarami wodnymi bez widoczności lądu lub przy widzialności poniżej 1 500 m, wyposażane są w urządzenia mierzące i wyświetlające:

1) położenie przestrzenne; oraz

2) kurs.

d) W urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem wyposaża się śmigłowce o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 3 175 kg lub MOPSC większej niż 9.

CAT.IDE.H.130 Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według VFR w nocy lub według IFR wyposaża się w następujące wyposażenie dostępne na stanowisku pilota:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) prędkość przyrządową;

4) prędkość pionową;

5) ślizg;

6) położenie przestrzenne;

7) kurs stabilny; oraz

8) temperaturę powietrza zewnętrznego;

b) dwa urządzenia mierzące i wyświetlające barometryczną wysokość bezwzględną. W przypadku operacji wykonywanych z jednym pilotem według VFR w nocy, jeden wysokościomierz ciśnieniowy można zastąpić wysokościomierzem radiowym.

▼B

c) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych;

d) wymagane w lit. a) pkt 3 i lit. h) pkt 2 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;

e) urządzenie informujące załogę lotniczą o niesprawności urządzeń wymaganych w lit. d) w śmigłowcach:

1) dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r.; lub

2) dla których indywidualne CofA wydano przed dniem 1 sierpnia 1999 r., a których maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM) jest większa niż 3 175 kg, a MOPSC większa niż 9;

f) rezerwowe urządzenie do pomiaru i wyświetlania położenia przestrzennego, które:

1) w czasie normalnego użytkowania jest nieprzerwanie zasilane, a po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego zasilane jest ze źródła niezależnego od normalnego systemu zasilania elektrycznego;

2) działa niezależnie od jakichkolwiek innych systemów wskazywania położenia przestrzennego;

3) może być obsługiwane z dowolnego stanowiska pilota;

4) uruchamia się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego;

5) zapewnia niezawodne kontynuowanie lotu przez minimum 30 minut lub czas potrzebny na dotarcie do odpowiedniego zapasowego miejsca lądowania w przypadku operacji w nieprzyjaznym środowisku lub na morzu, po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, z uwzględnieniem innych obciążeń awaryjnego źródła zasilania oraz procedur operacyjnych;

6) jest odpowiednio oświetlone podczas wszystkich faz operacji; oraz

7) jest powiązane z urządzeniem alarmującym załogę lotniczą, kiedy jest zasilane z własnego źródła zasilania, w tym zasilania awaryjnego;

g) alternatywne źródło ciśnienia statycznego dla urządzeń mierzących wysokość bezwzględną, prędkość lotu oraz prędkość pionową;

h) w każdym przypadku gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową;

4) ślizg;

5) położenie przestrzenne; oraz

6) kurs stabilny.

▼B

i) w przypadku operacji IFR, uchwyt na mapy znajdujący się w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwym do podświetlenia w czasie operacji nocnych.

CAT.IDE.H.135 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem są wyposażane w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

CAT.IDE.H.145 Radiowysokościomierze

a) Śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi są wyposażane w radiowysokościomierz, który może emitować ostrzeżenie dźwiękowe przy zejściu poniżej zadanej wysokości względnej oraz ostrzeżenie wizualne na wysokości wybranej przez pilota, podczas operacji wykonywanych:

1) bez widoczności terenu;

2) przy widzialności poniżej 1 500 m;

3) w nocy; lub

4) w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

CAT.IDE.H.160 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Śmigłowce o MOPSC większej niż 9, użytkowane według IFR lub w nocy, są wyposażane w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, w przypadku gdy aktualne meldunki meteorologiczne wskazują, że na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.

CAT.IDE.H.165 Wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia w nocy

a) Śmigłowce użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi.

CAT.IDE.H.170 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.H.175 System telefonu pokładowego załogi

Śmigłowiec wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi, jeżeli przewozi on członka załogi niebędącego członkiem załogi lotniczej.

CAT.IDE.H.180 System nagłośnienia kabiny pasażerskiej

a) Śmigłowce o MOPSC większej niż 9 są wyposażane w system nagłośnienia kabiny pasażerskiej, z wyjątkiem lit. b).

b) Nie naruszając przepisów lit. a), śmigłowce o MOPSC większej niż 9 i mniejszej niż 20 są zwolnione z obowiązku posiadania systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli:

▼B

1) śmigłowiec został zaprojektowany bez ścianki oddzielającej pilota od pasażerów; oraz

2) operator jest w stanie wykazać, że podczas lotu głos pilota jest słyszalny i zrozumiały ze wszystkich miejsc pasażerskich.

CAT.IDE.H.185 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

a) Poniższe typy śmigłowców są wyposażane w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR):

1) wszystkie śmigłowce o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 7 000 kg; oraz

2) śmigłowce o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 3 175 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 1987 r.

b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

1) ostatnich 2 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 1 i lit. a) pkt 2, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.;

2) ostatniej 1 godziny, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 1, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r., a przed dniem 1 stycznia 2016 r.;

3) ostatnich 30 minut, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 1, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999 r.; lub

4) ostatnich 30 minut, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 2, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 r.

▼M8

c) Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2019 r. CVR dokonuje zapisu na nośnikach innych niż taśma magnetyczna lub drut magnetyczny.

d) CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:

1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;

2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem:

(i) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r., sygnałów dźwiękowych przekazywanych z mikrofonu każdego członka załogi;

(ii) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999 r., sygnałów dźwiękowych z mikrofonu każdego członka załogi, w miarę możliwości;

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.

▼M8

e) CVR rozpoczyna zapis, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

f) Oprócz wymagania określonego w lit. e), w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) ppkt 2, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r.:

1) CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu; oraz

2) zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili sprawdzania kabiny bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.

g) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼B

CAT.IDE.H.190 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

a) Poniższe śmigłowce są wyposażane w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika:

1) śmigłowce o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 3 175 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r.;

2) śmigłowce o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 7 000 kg lub MOPSC większej niż 9, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 1989 r., ale przed dniem 1 sierpnia 1999 r.

b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia:

1) toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, działania i konfiguracji śmigłowca, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 1, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.;

2) toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i działania śmigłowca, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 8 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 1, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 r.;

3) toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i działania śmigłowca, a także umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 5 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 2.

c) Dane muszą pochodzić ze śmigłowca ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

▼B

d) Rejestrator FDR automatycznie rozpoczyna zapis danych, zanim śmigłowiec jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.

▼M8

e) Jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M16

CAT.IDE.H.191 Lekki rejestrator lotu

a) Śmigłowce z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli jednocześnie spełniają poniższe warunki:

1) nie wchodzą w zakres stosowania pkt CAT.IDE.H.190 lit. a);

2) ich indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.

b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotniczych lub obrazów.

c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.

d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.

▼B

CAT.IDE.H.195 Zapisy z łącza transmisji danych

a) Śmigłowce, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2014 r., które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:

1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z śmigłowca, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

▼B

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym;

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem śmigłowca; oraz

3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres jaki został określony dla CVR w CAT.IDE.H.185.

▼M8

d) Jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼B

e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych CVR zawarte w CAT.IDE.H.185 lit. d) i e).

CAT.IDE.H.200 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie śmigłowca znajduje się jeden rejestrator zespolony FDR/CVR.

CAT.IDE.H.205 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Śmigłowce wyposaża się w:

1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;

2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;

▼B

3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r., pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia do użycia na każdym siedzeniu pasażerskim dla wszystkich pasażerów w wieku 24 miesięcy lub starszych;

4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;

5) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej;

6) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia na każdym siedzeniu przeznaczonym dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego.

b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi:

1) posiadać jeden punkt zwalniania; oraz

2) na siedzeniach załogi lotniczej i na siedzeniach dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, obejmować dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie.

CAT.IDE.H.210 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Śmigłowce, w których z siedzenia(-ń) załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, są wyposażane w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

CAT.IDE.H.220 Apteczki pierwszej pomocy

a) W śmigłowcu musi znajdować się co najmniej jedna apteczka pierwszej pomocy.

b) Apteczki pierwszej pomocy muszą być:

1) łatwo dostępne do użytku;

2) utrzymywane w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

CAT.IDE.H.240 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych powyżej 10 000 stóp są wyposażane w dodatkowe wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania tlenu, zgodnie z poniższymi tabelami.

▼B

Tabela 1

Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w śmigłowcach skomplikowanych z kabiną bez hermetyzacji

Zapas tlenu dla	Czas trwania lotu i barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie
1) Osób zajmujących miejsca w kabinie załogi lotniczej pełniących w niej obowiązki oraz członków załogi asystujących załodze lotniczej w wykonywaniu jej czynności	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp.
2) Wymaganych członków personelu pokładowego	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, gdy barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.
3) Dodatkowych członków załogi oraz 100 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.
4) 10 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu po 30 minutach, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.

(*) Liczby pasażerów podane w tabeli 1 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących się na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

Tabela 2

Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji innych niż śmigłowce skomplikowane

Zapas tlenu dla	Czas trwania lotu i barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie
1) Osób zajmujących miejsca w kabinie załogi lotniczej pełniących w niej obowiązki, członków załogi asystujących załodze lotniczej w wykonywaniu jej czynności oraz wymaganych członków personelu pokładowego	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, gdy barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.
2) Dodatkowych członków załogi oraz 100 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.
3) 10 % pasażerów (*)	Całkowity czas lotu po 30 minutach, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.

(*) Liczby pasażerów podane w tabeli 2 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących się na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

CAT.IDE.H.250 Gaśnice ręczne

a) Kabinę załogi lotniczej w śmigłowcu wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną.

▼B

b) W każdej kuchni usytuowanej poza głównym przedziałem pasażerskim znajduje się, lub jest łatwo dostępna do użycia, co najmniej jedna gaśnica ręczna.

c) W każdym przedziale ładunkowym cargo, który jest dostępny w czasie lotu dla członków załogi, znajduje się co najmniej jedna gaśnica.

d) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

e) Śmigłowce są wyposażane w gaśnice w liczbie co najmniej zgodnej z tabelą 1, które umieszcza się w łatwo dostępnych miejscach, tak aby były odpowiednio dostępne do użycia w każdym przedziale pasażerskim.

Tabela 1

Liczba gaśnic ręcznych

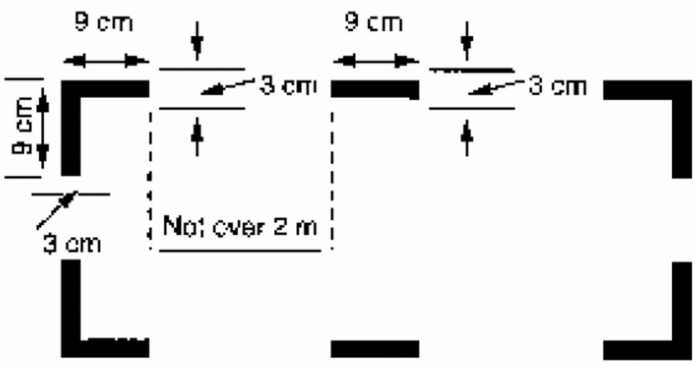
MOPSC	Liczba gaśnic
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca, odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej, muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



CAT.IDE.H.270 Megafony

Śmigłowce o MOPSC większej niż 19 są wyposażane w jeden przenośny megafon, zasilany z baterii i łatwo dostępny do użycia przez członków załogi podczas ewakuacji.

CAT.IDE.H.275 Oświetlenie i oznakowanie awaryjne

a) Śmigłowce o MOPSC większej niż 19 są wyposażane w:

▼B

1) posiadający niezależne źródło zasilania system oświetlenia awaryjnego zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca; oraz

2) oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia widoczne w świetle dziennym i w ciemności.

b) Śmigłowce są wyposażane w oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia widoczne w świetle dziennym i w ciemności, kiedy są użytkowane:

1) w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;

2) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

CAT.IDE.H.280 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

a) Śmigłowce są wyposażane w co najmniej jeden automatyczny awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT).

▼M9

_____

▼B

c) ELT dowolnego typu umożliwia jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Kamizelki ratunkowe

a) Śmigłowce są wyposażane w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone, podczas użytkowania:

1) w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;

2) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi poza zasięg lotu autorotacyjnego od lądu;

3) w klasie osiągów 2 lub 3, podczas startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.

b) Każda kamizelka ratunkowa lub równoważny środek pływający są wyposażane w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Kombinezony ratunkowe członków załogi

Każdy członek załogi musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy podczas wykonywania operacji w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi poza zasięg lotu autorotacyjnego od lądu lub w odległości od lądu dłuższej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli dostępne dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C.

▼B

CAT.IDE.H.300 Tratwy ratunkowe, zestawy ratunkowego awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego ELT oraz wyposażenie ratownicze podczas długotrwałych lotów nad obszarami wodnymi

Śmigłowce użytkowane:

a) w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;

▼B

b) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, są wyposażane w:

1) w przypadku śmigłowców przewożących mniej niż 12 osób, co najmniej jedną tratwę o pojemności nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie, przechowywaną w sposób ułatwiający jej szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;

2) w przypadku śmigłowców przewożących więcej niż 11 osób, co najmniej dwie tratwy ratunkowe, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej, o łącznej pojemności wystarczającej do zabrania wszystkich osób przewożonych na pokładzie, oraz – w razie utraty jednej tratwy – o odpowiedniej przeciążalności pozostałych tratw umożliwiającej zabranie wszystkich osób znajdujących się na pokładzie śmigłowca;

3) co najmniej jeden zestaw ratunkowego awaryjnego nadajnika ratunkowego ELT(S) dla każdej tratwy ratunkowej; oraz

4) wyposażenie ratownicze obejmujące środki podtrzymujące życie właściwe dla podejmowanego lotu.

CAT.IDE.H.305 Wyposażenie ratownicze

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, są wyposażane w:

a) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

b) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT(S)); oraz

c) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

▼M9

_____

▼B

CAT.IDE.H.315 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi — wyposażenie różne

Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi są wyposażane w:

a) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowca na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

b) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu,.

▼M15

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

a) Jeżeli dany śmigłowiec jest użytkowany w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarem wodnym w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jego konstrukcja musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednią specyfikacją certyfikacji.

b) Konstrukcja śmigłowca musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednią specyfikacją certyfikacji, bądź wyposażony w ratunkowe urządzenia pływające, jeżeli jest użytkowany:

1) w klasie osiągów 1 lub 2 w locie nad obszarem wodnym w przyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;

▼M15

2) w klasie osiągów 2, podczas wykonywania startu i lądowania nad wodą, z wyjątkiem operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS), podczas których, w celu minimalizacji czasu zagrożenia, lądowanie lub start w miejscu operacji śmigłowca HEMS położonym na obszarze gęsto zaludnionym wykonuje się nad wodą;

3) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu dłuższej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.

▼B

CAT.IDE.H.325 Słuchawki nagłowne

W każdym przypadku gdy wymagany jest system łączności radiowej lub radionawigacji, śmigłowiec jest wyposażany w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie oraz przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

CAT.IDE.H.330 Sprzęt łączności radiowej

a) Śmigłowce są wyposażane w sprzęt łączności radiowej zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

b) Sprzęt łączności radiowej umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Pulpit sterowania urządzeniami łączności

Śmigłowce użytkowane według IFR są wyposażane w pulpit sterowania urządzeniami łączności dostępny z każdego stanowiska pracy wymaganego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.H.340 Wyposażenie radiowe w operacjach według VFR na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

Śmigłowce użytkowane według VFR na trasach, na których nawigacja odbywa się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w sprzęt łączności radiowej, który w normalnych warunkach propagacji radiowej jest niezbędny do zapewnienia:

a) łączności z właściwymi stacjami naziemnymi;

b) łączności z odpowiednimi stacjami kontroli ruchu lotniczego z każdego punktu kontrolowanej przestrzeni powietrznej, w której loty są zamierzone; oraz

c) odbioru informacji meteorologicznych.

▼M16

CAT.IDE.H.345 wyposażenie do łączności, nawigacji i dozoru w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

a) Śmigłowce użytkowane według IFR lub VFR na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w urządzenia łączności radiowej, nawigacji i dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼B

b) Sprzęt łączności radiowej składa się z co najmniej dwóch niezależnych systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych są niezbędne do zapewnienia łączności z właściwą stacją naziemną z każdego punktu na trasie wraz z odchyleniami od niej.

c) W śmigłowcach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia możliwości bezpiecznej nawigacji zgodnie z planem lotu przez pozostałe elementy wyposażenia w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia.

▼B

d) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), są wyposażane w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością na każdym lotnisku, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz na każdym wyznaczonym lotnisku zapasowym.

▼M9

e) W przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼B

CAT.IDE.H.350 Transponder

Śmigłowce są wyposażane we wtórny radar dozorowania (secondary surveillance radar, SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz w inne funkcje transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

   W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

ZAŁĄCZNIK V

SZCZEGÓLNE ZATWIERDZENIA

[CZĘŚĆ SPA]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

▼M15

SPA.GEN.100 Właściwy organ

a) Organem właściwym do wydawania zatwierdzeń szczególnych jest:

1) w przypadku operatora wykonującego operacje zarobkowe – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności;

2) w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności, prowadzi oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.

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

1) nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN);

2) specyfikacje minimalnych osiągów nawigacyjnych (MNPS);

3) operacje (RVSM) w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej;

4) operacje przy ograniczonej widzialności (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Wniosek o wydanie szczególnego zatwierdzenia

a) Operator ubiegający się o wydanie po raz pierwszy szczególnego zatwierdzenia przedstawia właściwemu organowi dokumentację wymaganą przepisami stosownej podczęści wraz z następującymi informacjami:

1) nazwa, adres i adres pocztowy wnioskodawcy;

2) opis zamierzonej operacji.

b) Operator dokumentuje właściwemu organowi:

1) zgodność z wymaganiami stosownej podczęści;

▼M2

2) uwzględnienie stosownych elementów określonych w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

▼B

c) Operator zachowuje dokumenty dotyczące wymagań określonych w lit. a) i b) co najmniej przez czas trwania operacji wymagającej szczególnego zatwierdzenia lub, w stosownych przypadkach, zgodnie z wymaganiami załącznika III (część ORO).

SPA.GEN.110 Uprawnienia operatora posiadającego szczególne zatwierdzenie

▼M1

Zakres działalności, którą operator ma prawo wykonywać na podstawie zatwierdzenia, zostaje udokumentowany i określony:

a) w odniesieniu do operatorów posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) w specyfikacjach operacyjnych do AOC;

b) w odniesieniu do wszystkich pozostałych operatorów – w wykazie zatwierdzeń szczególnych.

▼B

SPA.GEN.115 Zmiany szczególnego zatwierdzenia

W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na warunki szczególnego zatwierdzenia, operator musi przedstawić właściwemu organowi odpowiednią dokumentację i uzyskać uprzednie zatwierdzenie do wykonywania operacji.

▼M2

SPA.GEN.120 Utrzymanie ważności szczególnego zatwierdzenia

Szczególne zatwierdzenie jest wydawane na czas nieokreślony i zachowuje ważność pod warunkiem przestrzegania przez operatora wymagań dotyczących tego zatwierdzenia oraz przy uwzględnieniu stosownych elementów określonych w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

▼B

PODCZĘŚĆ B

OPERACJE Z NAWIGACJĄ W OPARCIU O CHARAKTERYSTYKI SYSTEMÓW (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Operacje PBN

a) Zatwierdzenie jest wymagane dla każdej z następujących specyfikacji PBN:

1) RNP AR APCH; oraz

2) RNP 0.3 dla operacji śmigłowcowych.

b) Zatwierdzenie operacji RNP AR APCH umożliwia prowadzenie operacji na podstawie publicznych procedur podejścia według wskazań przyrządów, które spełniają stosowne kryteria projektowania procedur ICAO.

c) Szczególne zatwierdzenie dla procedury na potrzeby RNP AR APCH lub RNP 0.3 jest konieczne dla prywatnych procedur podejścia według wskazań przyrządów lub wszelkich publicznych procedur podejścia według wskazań przyrządów, które nie spełniają stosownych kryteriów projektowania procedur ICAO, lub w przypadku, gdy jest to wymagane na podstawie zbioru informacji lotniczych (AIP) bądź przez właściwy organ.

SPA.PBN.105 Zatwierdzenie do wykonywania operacji PBN

Aby uzyskać od właściwego organu szczególne zatwierdzenie do wykonywania operacji PBN, operator musi udokumentować, że:

a) odpowiednie zatwierdzenie zdatności do lotu, adekwatne do planowanej operacji PBN zostało określone w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie;

b) ustanowiono program szkoleniowy dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;

c) przeprowadzono ocenę bezpieczeństwa;

d) ustanowiono procedury operacyjne określające:

1) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym odpowiednie ograniczenia i wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

2) skład załogi lotniczej, jej kwalifikacje i doświadczenie;

▼M9

3) procedury normalne, nienormalne i awaryjne; oraz

4) zarządzanie elektronicznymi danymi nawigacyjnymi;

e) określono wykaz zdarzeń podlegających zgłoszeniu; oraz

f) ustanowiono program monitorujący zarządzanie RNP dla operacji RNP AR APCH, w stosownych przypadkach.

▼B

PODCZĘŚĆ C

OPERACJE Z OKREŚLONYMI SPECYFIKACJAMI MINIMALNYCH OSIĄGÓW NAWIGACYJNYCH (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operacje MNPS

Statek powietrzny użytkuje się w przestrzeni powietrznej z zachowaniem specyfikacji minimalnych osiągów nawigacyjnych (MNPS) wyznaczonych zgodnie z regionalnymi procedurami uzupełniającymi, tam gdzie ustanowiono MNPS, wyłącznie jeżeli dany operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.

SPA.MNPS.105 Zatwierdzenie do wykonywania operacji MNPS

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji MNPS, operator musi udokumentować, że:

a) jego wyposażenie nawigacyjne pracuje zgodnie z wymaganiami;

b) wyświetlacze nawigacyjne, wskaźniki i urządzenia sterujące są widoczne i możliwe do obsługi dla dowolnego pilota znajdującego się na swoim stanowisku pracy;

c) ustanowił program szkolenia członków załóg lotniczych uczestniczących w tych operacjach;

d) ustanowił procedury operacyjne określające:

1) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym jego ograniczenia operacyjne i odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

2) wymagania dotyczące składu i doświadczenia załogi lotniczej;

3) procedury normalne;

4) procedury awaryjne, w tym procedury określone przez organ odpowiedzialny za daną przestrzeń powietrzną;

5) monitorowanie i zgłaszanie incydentów.

PODCZĘŚĆ D

OPERACJE W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ZE ZREDUKOWANYMI MINIMAMI SEPARACJI PIONOWEJ (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operacje RVSM

Statek powietrzny użytkuje się w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, w której między poziomem lotu (flight level, FL) 290 a FL 410 (włącznie) obowiązuje zredukowane minimum separacji pionowej wynoszące 300 m (1 000 stóp), wyłącznie jeżeli dany operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.

▼B

SPA.RVSM.105 Zatwierdzenie do wykonywania operacji RVSM

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji RVSM, operator musi udokumentować, że:

a) uzyskał zatwierdzenie zdatności do lotu RVSM;

b) ustanowił procedury monitorowania i zgłaszania błędów w utrzymywaniu wysokości względnej;

c) ustanowił program szkolenia członków załóg lotniczych uczestniczących w tych operacjach;

d) ustanowił procedury operacyjne określające:

1) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym jego ograniczenia operacyjne i odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

2) wymagania dotyczące składu i doświadczenia załogi lotniczej;

3) planowanie lotu;

4) procedury przed lotem;

5) procedury przed wejściem w przestrzeń powietrzną RVSM;

6) procedury w locie;

7) procedury po zakończeniu lotu;

8) zgłaszanie incydentów;

9) określone regionalne procedury operacyjne.

SPA.RVSM.110 Wymagania dotyczące wyposażenia RVSM

Statek powietrzny użytkowany w przestrzeni powietrznej RVSM musi być wyposażony w:

a) dwa niezależne systemy pomiaru wysokości bezwzględnej;

b) system ostrzegania o wysokości bezwzględnej lotu;

c) system automatycznej kontroli wysokości bezwzględnej;

d) transponder wtórnego radaru dozorowania (SSR) informujący o wysokości bezwzględnej, który można podłączyć do systemu pomiaru wysokości bezwzględnej wykorzystywanego do kontroli tej wysokości.

SPA.RVSM.115 Błędy w utrzymywaniu wysokości względnej w RVSM

a) Operator zgłasza zarejestrowane lub zakomunikowane błędy w utrzymywaniu wysokości względnej spowodowane nieprawidłowym działaniem wyposażenia statku powietrznego lub przyczynami natury operacyjnej, równe lub większe niż:

1) całkowity błąd pionowy (total vertical error, TVE): ± 90 m (± 300 stóp);

2) błąd systemu pomiaru wysokości (altimetry system error, ASE): ± 75 m (± 245 stóp); oraz

3) odchylenie od wyznaczonej wysokości bezwzględnej (assigned altitude deviation, AAD): ± 90 m (± 300 stóp).

▼B

b) Zgłoszenia takich zdarzeń są wysyłane do właściwego organu w ciągu 72 godzin. Zgłoszenia obejmują wstępną analizę czynników sprawczych oraz opis działań podjętych w celu zapobieżenia ponownemu wystąpieniu zgłaszanych zdarzeń.

c) W przypadku zarejestrowania lub odebrania informacji o błędach w utrzymywaniu wysokości względnej, operator podejmuje niezwłoczne działania w celu usunięcia przyczyn tych błędów i na żądanie właściwego organu przedstawia sprawozdania kontrolne.

PODCZĘŚĆ E

▼M21

OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVO) I OPERACJE Z KREDYTEM ZAUFANIA DO DZIAŁAŃ OPERACYJNYCH

SPA.LVO.100 Operacje przy ograniczonej widzialności i operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych

Operator wykonuje następujące operacje wyłącznie, jeżeli zostały one zatwierdzone przez właściwy organ:

a) start w warunkach widoczności, w których wartość RVR wynosi 400 m;

b) operacje podejścia według wskazań przyrządów w warunkach ograniczonej widzialności; oraz

c) operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych, z wyjątkiem operacji EFVS 200, które nie podlegają szczególnemu zatwierdzeniu.

SPA.LVO.105 Kryteria uzyskania szczególnego zatwierdzenia

Aby uzyskać szczególne zatwierdzenie wymagane w pkt SPA.LVO.100, operator musi wykazać, że:

a) w przypadku operacji podejścia przy ograniczonej widzialności, operacji LVTO przy RVR poniżej 125 m oraz operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych statek powietrzny posiada certyfikat uprawniający do planowanych operacji;

b) członkowie załogi lotniczej posiadają kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu, zgodnie z pkt SPA.LVO.120;

c) ustanowiono procedury operacyjne w odniesieniu do planowanych operacji;

d) dokonano wszelkich istotnych zmian w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

e) dokonano wszelkich istotnych zmian w programie obsługi technicznej;

f) ustanowiono procedury w celu zapewnienia przydatności lotnisk, w tym procedur lotów według wskazań przyrządów, w odniesieniu do planowanych operacji, zgodnie z pkt SPA.LVO.110; oraz

g) w odniesieniu do planowanych operacji przeprowadzono ocenę bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa.

SPA.LVO.110 Wymogi dotyczące lotniska, w tym procedury lotów według wskazań przyrządów

Operator zapewnia, aby operacje LVO i operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych wykonywano wyłącznie z wykorzystaniem lotnisk, w tym procedur lotów według wskazań przyrządów, odpowiednich do planowanych operacji.

_____

▼M21

SPA.LVO.120 Kompetencje załogi lotniczej

a) Operator zapewnia, aby załoga lotnicza posiadała kwalifikacje do wykonywania planowanych operacji.

b) Operator zapewnia, aby każdy członek załogi lotniczej miał ukończone szkolenie i sprawdziany z wynikiem pozytywnym dla wszystkich rodzajów operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) i operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych, w odniesieniu do których udzielono zatwierdzenia. Takie szkolenia i sprawdziany:

1) obejmują wstępne i okresowe szkolenia i sprawdziany;

2) obejmują procedury normalne, nienormalne i awaryjne;

3) są dostosowane do rodzaju technologii wykorzystywanych przy wykonywaniu planowanych operacji; oraz

4) uwzględniają ryzyko związane z czynnikiem ludzkim, występujące w przypadku planowanych operacji.

c) Operator przechowuje dokumentację szkoleń i kwalifikacji członków załogi lotniczej.

d) Szkolenia i sprawdziany przeprowadzane są przez odpowiednio wykwalifikowany personel. W przypadku szkoleń oraz sprawdzianów w locie i na symulatorze lotów personel prowadzący szkolenie i przeprowadzający sprawdziany musi posiadać kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

▼B

SPA.LVO.125 Procedury operacyjne

a) Operator ustanawia procedury i instrukcje do stosowania w operacjach LVO. Procedury i instrukcje są włączane do instrukcji operacyjnej lub instrukcji procedur i obejmują czynności wykonywane przez członków załogi lotniczej podczas, odpowiednio, kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia, stosownie do przypadku.

b) Przed przystąpieniem do wykonywania operacji LVO pilot dowódca/dowódca upewnia się, że:

1) stan wyposażenia wizualnego i instrumentalnego jest odpowiedni;

2) w użyciu są odpowiednie procedury LVP według informacji uzyskanych od służb ruchu lotniczego (ATS);

3) członkowie załogi lotniczej posiadają odpowiednie kwalifikacje.

SPA.LVO.130 Wyposażenie minimalne

a) Operator umieszcza w instrukcji operacyjnej lub instrukcji procedur, stosownie do przypadku, wykaz wyposażenia minimalnego, które zgodnie z instrukcją AFM lub innym zatwierdzonym dokumentem musi być sprawne przed przystąpieniem do wykonywania operacji LVO.

b) Pilot dowódca/dowódca upewnia się, że stan statku powietrznego i jego odpowiednich systemów pokładowych jest właściwy dla podejmowanej operacji.

PODCZĘŚĆ F

OPERACJE O WYDŁUŻONYM ZASIĘGU SAMOLOTAMI DWUSILNIKOWYMI (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

W operacjach zarobkowego transportu lotniczego samoloty dwusilnikowe użytkuje się poza odległością graniczną ustaloną zgodnie z CAT.OP.MPA.140, wyłącznie jeżeli operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji ETOPS.

▼B

SPA.ETOPS.105 Zatwierdzenie do wykonywania operacji ETOPS

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji ETOPS, operator musi udokumentować, że:

a) dana kombinacja samolot/silnik posiada projekt typu dla operacji ETOPS oraz zatwierdzenie niezawodności dla zamierzonej operacji;

b) ustanowiono program szkolenia członków załóg lotniczych i pozostałego personelu operacyjnego uczestniczących w tych operacjach, a członkowie załóg lotniczych i pozostałego personelu operacyjnego uczestniczący w tych operacjach są odpowiednio wykwalifikowani do wykonania zamierzonej operacji;

c) struktura organizacyjna i doświadczenie operatora są odpowiednie do wsparcia zamierzonej operacji;

d) ustanowiono procedury operacyjne.

SPA.ETOPS.110 Lotnisko zapasowe na trasie ETOPS

a) Lotnisko zapasowe na trasie ETOPS uznaje się za odpowiednie, jeżeli w przewidywanym czasie użycia jest ono dostępne i wyposażone w niezbędne usługi pomocnicze, takie jak ATS, wystarczające oświetlenie, środki łączności, prognozy meteorologiczne, pomoce nawigacyjne i służby ratunkowe, oraz posiada co najmniej jedną procedurę podejścia według wskazań przyrządów.

b) Przed przystąpieniem do lotu ETOPS operator dopilnowuje, by odpowiednie lotnisko zapasowe na trasie ETOPS było dostępne w czasie zatwierdzonego czasu dolotu do lotniska zapasowego na trasie albo w czasie dolotu opartym na stanie zdatności samolotu ustalonym na podstawie wykazu wyposażenia minimalnego, w zależności od tego, który z tych czasów jest krótszy.

c) Operator określa wszelkie niezbędne lotniska zapasowe na trasie ETOPS w operacyjnym planie lotu oraz planie lotu ATS.

SPA.ETOPS.115 Minima planowania dla lotniska zapasowego na trasie ETOPS

a) Operator wybiera lotnisko na lotnisko zapasowe na trasie ETOPS, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, bądź dowolne ich połączenie, wskazują na to, że – w czasie między spodziewanym czasem lądowania a upływem jednej godziny po ostatnim możliwym czasie lądowania – warunki meteorologiczne na tym lotnisku będą spełniały lub przewyższały minima planowania obliczone z uwzględnieniem dodatkowych limitów określonych w tabeli 1.

b) Metoda stosowana do ustalania minimów operacyjnych dla planowanego lotniska zapasowego na trasie ETOPS jest włączana przez operatora do instrukcji operacyjnej.

Tabela 1

Minima planowania dla lotniska zapasowego na trasie ETOPS

Rodzaj podejścia	Minima planowania
podejście precyzyjne	DA/H + 200 stóp RVR/VIS + 800 m (*)
podejście nieprecyzyjne lub podejście z okrążenia	MDA/H + 400 stóp (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: widzialność; MDA/H: minimalna bezwzględna/względna wysokość zniżania

▼B

PODCZĘŚĆ G

TRANSPORT MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

▼M4

SPA.DG.100 Transport materiałów niebezpiecznych

Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w załączniku IV (część CAT), załączniku VI (część NCC), załączniku VII (część NCO) i załączniku VIII (część SPO), operator przewozi materiały niebezpieczne drogą powietrzną, wyłącznie jeżeli uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.

▼B

SPA.DG.105 Zatwierdzenie do transportu materiałów niebezpiecznych

Aby uzyskać zatwierdzenie do transportu materiałów niebezpiecznych, operator musi zgodnie z Instrukcjami Technicznymi:

a) ustanowić i utrzymywać program szkolenia całego personelu zaangażowanego w takie operacje oraz wykazać przed właściwym organem, że wszyscy członkowie personelu zostali odpowiednio przeszkoleni;

b) ustanowić procedury operacyjne zapewniające bezpieczne obchodzenie się z materiałami niebezpiecznymi na wszystkich etapach transportu lotniczego, zawierające informacje i instrukcje dotyczące:

   1) polityki operatora w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych;

   2) wymagań dotyczących przyjmowania materiałów niebezpiecznych, obchodzenia się z nimi, ich załadunku, przechowywania i segregacji;

   3) czynności podejmowanych w razie wypadku lub incydentu z udziałem statku powietrznego podczas przewożenia materiałów niebezpiecznych;

   4) sposobów reagowania na sytuacje awaryjne z udziałem materiałów niebezpiecznych;

   5) usuwania wszelkich możliwych skażeń;

   6) czynności wykonywanych przez cały zaangażowany personel, zwłaszcza w zakresie obsługi naziemnej i obsługi statku powietrznego;

   7) inspekcji uszkodzeń, wycieków lub skażeń;

   8) zgłaszania wypadków i incydentów z udziałem materiałów niebezpiecznych.

SPA.DG.110 Informacje i dokumenty dotyczące materiałów niebezpiecznych

Operator musi zgodnie z Instrukcjami Technicznymi:

a) przedstawić pilotowi dowódcy/dowódcy pisemne informacje:

   1) na temat materiałów niebezpiecznych, które mają być przewożone na pokładzie statku powietrznego;

   2) na potrzeby reagowania na sytuacje awaryjne podczas lotu;

b) korzystać z odpowiedniej listy kontrolnej przyjęcia;

c) dopilnować, by materiałom niebezpiecznym towarzyszyły wymagane dokumenty przewozowe materiałów niebezpiecznych, wypełnione przez osobę oddającą materiały niebezpieczne do transportu lotniczego, z wyjątkiem sytuacji gdy informacje dotyczące danych materiałów niebezpiecznych są dostępne w formie elektronicznej;

d) dopilnować, by w przypadku gdy dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych ma formę pisemną, jego kopia została zachowana na ziemi w łatwo dostępnym miejscu aż do momentu dotarcia materiałów niebezpiecznych do ostatecznego miejsca przeznaczenia;

▼M15

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

▼B

f) zachować listę kontrolną przyjęcia, dokument przewozowy oraz informacje przekazane pilotowi dowódcy/dowódcy przez co najmniej 3 miesiące po zakończeniu lotu;

g) zachować rejestry szkoleń wszystkich członków personelu przez co najmniej 3 lata.

PODCZĘŚĆ H

OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z UŻYCIEM SYSTEMU NOKTOWIZYJNEGO

SPA.NVIS.100 Operacje z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)

a) Śmigłowce są użytkowane w lotach według VFR w nocy z użyciem NVIS, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator musi:

1) wykonywać operacje w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT) oraz posiadać CAT AOC zgodnie z załącznikiem III (część ORO);

2) wykazać przed właściwym organem:

(i) zgodność ze stosownymi wymaganiami zawartymi w niniejszej podczęści;

(ii) udaną integrację wszystkich elementów NVIS.

SPA.NVIS.110 Wymagania dotyczące wyposażenia do operacji NVIS

a) Przed rozpoczęciem wykonywania operacji NVIS, każdy śmigłowiec i towarzyszące mu wyposażenie NVIS muszą posiadać odpowiednie zatwierdzenie zdatności do lotu zgodnie z ►M4 rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 ◄.

▼M15

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

▼B

c) *Oświetlenie statku powietrznego kompatybilne z NVIS*. W celu zredukowania sygnałów z widzenia peryferyjnego oraz zwiększenia orientacji przestrzennej zapewnia się następujące wyposażenie:

1) ewentualnie zainstalowane oświetlenie panelu przyrządów kompatybilne z NVIS, które może oświetlać wszystkie niezbędne przyrządy pokładowe;

2) światła użytkowe kompatybilne z NVIS;

3) przenośną latarkę kompatybilną z NVIS; oraz

4) funkcję usuwania lub wygaszania wewnętrznego oświetlenia niekompatybilnego z NVIS.

d) *Dodatkowe wyposażenie NVIS*. Zapewnia się następujące dodatkowe wyposażenie NVIS:

▼B

1) zapasowe lub dodatkowe źródło zasilania dla gogli noktowizyjnych (NVG);

2) hełm z zamocowanymi odpowiednimi NVG.

e) Wszystkie NVG wymagane podczas lotu NVIS muszą być tego samego typu, generacji i modelu.

f) *Ciągła zdatność do lotu*

1) Procedury zapewniania ciągłej zdatności do lotu muszą zawierać informacje niezbędne do bieżącej obsługi technicznej i inspekcji wyposażenia NVIS zainstalowanego w śmigłowcu, dotyczące co najmniej:

(i) przednich szyb i elementów przezroczystych śmigłowca;

(ii) oświetlenia NVIS;

(iii) NVG; oraz

(iv) wszelkiego dodatkowego wyposażenia pomocnego w operacjach NVIS.

2) Wszelkie późniejsze zmiany i obsługa techniczna statku powietrznego muszą być zgodne z zatwierdzeniem zdatności do lotu wydanym dla NVIS.

SPA.NVIS.120 Minima operacyjne NVIS

▼M21

a) Lotów nie wykonuje się poniżej minimów pogodowych obowiązujących dla danego typu operacji nocnych.

▼B

b) Operator ustanawia minimalną wysokość względną przejścia, od której można kontynuować zmianę z/do lotu wspomaganego.

SPA.NVIS.130 Wymagania dotyczące załogi w operacjach NVIS

a) *Dobór*. Operator ustanawia kryteria doboru członków załóg do zadań NVIS.

b) *Doświadczenie*. Minimalne wymagane doświadczenie dowódcy wynosi nie mniej niż 20 godzin lotu VFR w nocy w charakterze pilota dowódcy/dowódcy śmigłowca przed rozpoczęciem szkolenia.

c) *Szkolenie operacyjne*. Wszyscy piloci muszą mieć ukończone szkolenie operacyjne zgodne z procedurami NVIS zawartymi w instrukcji operacyjnej.

d) *Bieżąca praktyka*. Wszyscy piloci i członkowie personelu specjalistycznego w operacjach NVIS muszą mieć ukończone trzy loty NVIS w okresie ostatnich 90 dni. Bieżąca praktyka może zostać odnowiona podczas lotu szkolnego na śmigłowcu lub na zatwierdzonym pełnym symulatorze lotu (FFS), który to lot obejmuje elementy podane w lit. f) pkt 1.

e) *Skład załogi*. Minimalna liczebność załogi jest wyższą z liczb określonych:

1) w instrukcji AFM;

2) dla danego typu działalności; lub

3) w zatwierdzeniu do wykonywania operacji NVIS.

▼B

f) *Szkolenie załogi i sprawdziany*

1) Szkolenie i sprawdziany przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym planem zawartości zatwierdzonym przez właściwy organ i zawartym w instrukcji operacyjnej.

2) Członkowie załogi

(i) Programy szkolenia załóg mają na celu: pogłębienie wiedzy o wyposażeniu i środowisku pracy podczas lotów NVIS; poprawienie koordynacji działań załogi; a także zawierają elementy mające minimalizować ryzyko towarzyszące wejściu w warunki ograniczonej widzialności oraz normalne i awaryjne procedury NVIS.

(ii) Elementy, o których mowa w lit. f) pkt 2 ppkt (i), są oceniane podczas:

A) przeprowadzanych w nocy sprawdzianów umiejętności; oraz

B) sprawdzianów w lotach liniowych.

SPA.NVIS.140 Informacje i dokumentacja

Operator zapewnia, w ramach obowiązującego u siebie procesu analizy i zarządzania ryzykiem, minimalizację ryzyka towarzyszącego działaniom w środowisku NVIS poprzez określenie w instrukcji operacyjnej: doboru, składu i szkolenia załóg; poziomu wyposażenia i kryteriów dopuszczenia do lotu; a także procedur operacyjnych i minimów, w sposób zapewniający opisanie i odpowiednie zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nienormalnych.

PODCZĘŚĆ I

OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z ŁADUNKIEM NA ZACZEPIE ZEWNĘTRZNYM

SPA.HHO.100 Operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)

a) Śmigłowce są użytkowane w zarobkowym transporcie lotniczym do celów operacji z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator musi:

1) wykonywać operacje w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT) oraz posiadać CAT AOC zgodnie z załącznikiem III (część ORO);

2) wykazać przed właściwym organem zgodność z wymaganiami zawartymi w niniejszej podczęści.

▼M15

SPA.HHO.110 Wymagania dotyczące wyposażenia do operacji HHO

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

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

▼B

SPA.HHO.115 Łączność w operacjach HHO

Z organizacją, dla której wykonywana jest operacja HHO, ustanawiana jest dwustronna łączność radiowa oraz, jeżeli to możliwe, łączność z personelem naziemnym na miejscu wykonywania operacji HHO w przypadku:

a) operacji morskich wykonywanych w dzień i w nocy;

b) operacji wykonywanych nad lądem w nocy, z wyjątkiem operacji HHO wykonywanych w miejscu operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS).

SPA.HHO.125 Wymagania dotyczące osiągów w operacjach HHO

Z wyjątkiem operacji HHO prowadzonych w miejscu operacji śmigłowca HEMS, śmigłowiec użytkowany w locie HHO musi posiadać zdolność przetrwania niesprawności silnika krytycznego przy utrzymaniu mocy pozostałych silników w odpowiednich zakresach, bez ryzyka dla podwieszonych osób/podwieszonego ładunku, osób trzecich lub mienia.

SPA.HHO.130 Wymagania dotyczące załogi w operacjach HHO

a) *Dobór*. Operator ustanawia kryteria doboru członków załóg lotniczych do zadań HHO, biorąc pod uwagę ich dotychczasowe doświadczenie.

b) *Doświadczenie*. Minimalne wymagane doświadczenie dowódcy wykonującego loty HHO wynosi nie mniej niż:

1) loty nad morzem:

(i) 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy śmigłowców lub 1 000 godzin w charakterze drugiego pilota w lotach HHO, z czego 200 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem; oraz

(ii) 50 cykli obsługi urządzenia dźwigowego wykonanych nad morzem, z czego 20 cykli w nocy, jeżeli prowadzone są operacje nocne, gdzie cykl obsługi urządzenia dźwigowego oznacza jedno opuszczenie i podciągnięcie zaczepu urządzenia.

2) nad lądem:

(i) 500 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy śmigłowców lub 500 godzin w charakterze drugiego pilota w lotach HHO, z czego 100 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem;

(ii) 200 godzin doświadczenia operacyjnego na śmigłowcach w warunkach panujących w środowisku zbliżonym do środowiska zamierzonej operacji; oraz

(iii) 50 cykli obsługi urządzenia dźwigowego, z czego 20 cykli w nocy, jeżeli prowadzone są operacje nocne.

c) *Szkolenie i doświadczenie operacyjne*. Ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia zgodnego z procedurami HHO zawartymi w instrukcji operacyjnej oraz odpowiednie doświadczenie w funkcji i środowisku, w których wykonywane są operacje HHO.

▼B

d) *Bieżąca praktyka*. Wszyscy piloci i członkowie personelu technicznego w operacjach HHO muszą mieć ukończone w okresie ostatnich 90 dni:

1) w przypadku operacji wykonywanych w dzień: dowolną kombinację trzech dziennych lub nocnych cykli obsługi urządzenia dźwigowego, z których każdy obejmuje przejście do i z zawisu;

2) w przypadku operacji wykonywanych w nocy: trzy nocne cykle obsługi urządzenia dźwigowego, z których każdy obejmuje przejście do i z zawisu.

e) *Skład załogi*. Minimalny skład załogi w operacjach wykonywanych w dzień lub w nocy określa się w instrukcji operacyjnej. Minimalny skład załogi jest uzależniony od typu śmigłowca, warunków pogodowych, rodzaju zadania oraz, dodatkowo dla operacji morskich, środowiska wykonywania operacji HHO, stanu morza oraz ruchów jednostki pływającej. W żadnym przypadku minimalny skład załogi nie jest mniejszy niż jeden pilot i jeden członek załogi HHO.

f) *Szkolenie i sprawdziany*

1) Szkolenie i sprawdziany przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym planem zawartości zatwierdzonym przez właściwy organ i zawartym w instrukcji operacyjnej.

2) Członkowie załogi

(i) Programy szkolenia załóg mają na celu: pogłębienie wiedzy o wyposażeniu i środowisku pracy w operacjach HHO; poprawę koordynacji działań załogi; a także zawierają elementy mające minimalizować ryzyko towarzyszące normalnym i awaryjnym procedurom HHO i wyładowaniom statycznym.

(ii) Elementy, o których mowa w lit. f) pkt 2 ppkt (i), ocenia się podczas sprawdzianów umiejętności przeprowadzanych w dzień w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) lub podczas sprawdzianów umiejętności przeprowadzanych w nocy w warunkach VMC, kiedy operator wykonuje nocne operacje HHO.

SPA.HHO.135 Instrukcje dla pasażerów w operacjach HHO

Przed każdym lotem HHO, bądź serią lotów HHO, pasażerowie są informowani i uświadamiani w zakresie zagrożeń spowodowanych wyładowaniami elektrostatycznymi i innych zagadnień właściwych dla lotów HHO.

SPA.HHO.140 Informacje i dokumentacja

a) Operator zapewnia, w ramach procesu analizy i zarządzania ryzykiem, minimalizację ryzyka towarzyszącego działaniom w środowisku HHO poprzez określenie w instrukcji operacyjnej: doboru, składu i szkolenia załóg; poziomu wyposażenia i kryteriów dopuszczenia do lotu; a także procedur operacyjnych i minimów, w sposób zapewniający opisanie i odpowiednie zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nienormalnych.

b) Odpowiednie wyciągi z instrukcji operacyjnej są dostępne dla organizacji, dla której wykonywana jest operacja HHO.

▼B

PODCZĘŚĆ J

OPERACJE ŚMIGŁOWCOWYCH SŁUŻB RATOWNICTWA MEDYCZNEGO

SPA.HEMS.100 Operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS)

a) Śmigłowce są użytkowane do celów operacji HEMS, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator musi:

1) wykonywać operacje w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT) oraz posiadać CAT AOC zgodnie z załącznikiem III (część ORO);

2) wykazać przed właściwym organem zgodność z wymaganiami zawartymi w niniejszej podczęści.

SPA.HEMS.110 Wymagania dotyczące wyposażenia w operacjach HEMS

Całe wyposażenie medyczne przeznaczone do zainstalowania w śmigłowcu, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje oraz, w stosownych przypadkach, jego użytkowanie podlegają zatwierdzeniu zgodnie z ►M4 rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 ◄.

SPA.HEMS.115 Łączność

Oprócz wymagań określonych w CAT.IDE.H, śmigłowce wykonujące loty HEMS muszą posiadać urządzenia łączności umożliwiające utrzymywanie dwustronnej łączności z organizacją, dla której wykonywana jest operacja HEMS oraz, jeżeli to możliwe, łączność z naziemnymi służbami ratunkowymi.

SPA.HEMS.120 Minima operacyjne HEMS

a) Loty HEMS wykonywane w klasie osiągów 1 i 2 muszą spełniać minima pogodowe przedstawione w tabeli 1 w zakresie dopuszczenia do lotu i fazy przelotu HEMS. W przypadku gdy 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.

Tabela 1

Minima operacyjne HEMS

2 PILOTÓW		1 PILOT	
DZIEŃ			
Pułap chmur	Widzialność	Pułap chmur	Widzialność
500 stóp lub więcej	Zgodnie ze stosownymi minimami dla przestrzeni powietrznej VFR	500 stóp lub więcej	Zgodnie ze stosownymi minimami dla przestrzeni powietrznej VFR
499–400 stóp	1 000 m (*)	499–400 stóp	2 000 m
399–300 stóp	2 000 m	399–300 stóp	3 000 m

▼B

2 PILOTÓW		1 PILOT	
NOC			
Podstawa chmur	Widzialność	Podstawa chmur	Widzialność
1 200 stóp (**)	2 500 m	1 200 stóp (**)	3 000 m

(*) Podczas fazy przelotu widzialność może na krótko spaść do 800 m przy zachowaniu widoczności lądu, jeżeli śmigłowiec manewruje przy prędkości umożliwiającej taką obserwację przeszkód, że możliwe jest unikanie kolizji.
(**) Podczas fazy przelotu wysokość podstawy chmur może na krótko spaść do 1 000 stóp.

b) Minima pogodowe dla dopuszczenia do lotu i fazy przelotu w operacjach HEMS wykonywanych w klasie osiągów 3 wynoszą: podstawa chmur 600 stóp i widzialność 1 500 m. Widzialność może na krótko spaść do 800 m przy zachowaniu widoczności lądu, jeżeli śmigłowiec manewruje przy prędkości umożliwiającej taką obserwację przeszkód, że możliwe jest unikanie kolizji.

SPA.HEMS.125 Wymagania dotyczące osiągów w operacjach HEMS

a) Operacji w klasie osiągów 3 nie wykonuje się w środowisku nieprzyjaznym.

b) Start i lądowanie

1) Śmigłowce wykonujące operacje z/do strefy końcowego podejścia i startu (FATO) przy szpitalu położonym w gęsto zaludnionym środowisku nieprzyjaznym, który jest wykorzystywany jako baza operacyjna HEMS, są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla klasy osiągów 1.

2) Śmigłowce wykonujące operacje z/do FATO przy szpitalu położonym w gęsto zaludnionym środowisku nieprzyjaznym, który nie jest bazą operacyjną HEMS, są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla klasy osiągów 1, z wyjątkiem sytuacji gdy operator posiada zatwierdzenie zgodnie z CAT.POL.H.225.

3) Śmigłowce wykonujące operacje z/do miejsca operacji śmigłowca HEMS położonego w środowisku nieprzyjaznym są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla klasy osiągów 2 i są zwolnione z obowiązku posiadania zatwierdzenia określonego w CAT.POL.H.305 lit. a), pod warunkiem wykazania zgodności z wymaganiami określonymi w CAT.POL.H.305 lit. b) pkt 2 oraz lit. b) pkt 3.

4) Miejsce operacji śmigłowca HEMS musi być wystarczająco duże, aby zapewnić odpowiednie omijanie wszystkich przeszkód. W przypadku operacji nocnych, miejsce jest oświetlone, aby umożliwić identyfikację samego miejsca oraz wszelkich przeszkód.

SPA.HEMS.130 Wymagania dotyczące załogi

a) *Dobór*. Operator ustanawia kryteria doboru członków załóg lotniczych do zadań HEMS, biorąc pod uwagę ich dotychczasowe doświadczenie.

b) *Doświadczenie*. Minimalne wymagane doświadczenie dowódcy wykonującego loty HEMS wynosi nie mniej niż:

1) jedno z poniższych:

(i) 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy statku powietrznego, z czego 500 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy na śmigłowcach; albo

▼B

(ii) 1 000 godzin w charakterze drugiego pilota podczas operacji HEMS, z czego 500 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem oraz 100 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy na śmigłowcach;

2) 500 godzin doświadczenia operacyjnego na śmigłowcach w warunkach panujących w środowisku zbliżonym do środowiska zamierzonej operacji; oraz

3) w przypadku pilotów biorących udział w operacjach nocnych, 20 godzin lotu VMC w nocy w charakterze pilota dowódcy/dowódcy.

c) *Szkolenie operacyjne*. Ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia operacyjnego zgodnie z procedurami HEMS zawartymi w instrukcji operacyjnej.

d) *Bieżąca praktyka*. Wszyscy piloci wykonujący operacje HEMS muszą mieć ukończone co najmniej 30 minut lotu wyłącznie przy użyciu wskazań przyrządów na śmigłowcu lub FSTD w okresie ostatnich 6 miesięcy.

e) *Skład załogi*

1) *Loty w dzień*. Minimalna załoga dla lotów w dzień składa się z jednego pilota i jednego członka personelu specjalistycznego HEMS.

(i) Liczba ta może zostać zredukowana do jednego pilota, wyłącznie w przypadku gdy:

A) w miejscu operacji śmigłowca HEMS od dowódcy wymaga się przyniesienia dodatkowych materiałów medycznych. W takim przypadku członka personelu specjalistycznego HEMS można zostawić do pomocy chorym lub rannym, podczas gdy dowódca może kontynuować lot;

B) po przybyciu na miejsce operacji śmigłowca HEMS, sposób umieszczenia noszy uniemożliwia członkowi personelu specjalistycznego HEMS zajęcie przedniego siedzenia; lub

C) przewożony opiekun medyczny wymaga podczas lotu pomocy ze strony członka personelu specjalistycznego HEMS.

(ii) W przypadkach opisanych w ppkt (i) powyżej minima operacyjne są określane na podstawie stosownych wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej, przy czym nie stosuje się minimów operacyjnych HEMS zawartych w tabeli 1 w SPA.HEMS.120.

(iii) Jedynie w przypadku opisanym w ppkt (i) pkt A dowódca może wylądować w miejscu operacji śmigłowca HEMS bez obecności członka personelu specjalistycznego pomagającego z przedniego siedzenia.

2) *Loty w nocy*. Minimalna załoga dla lotów w nocy składa się z:

(i) dwóch pilotów; lub

(ii) jednego pilota i jednego członka personelu specjalistycznego HEMS, w obszarach geograficznych określonych przez operatora w instrukcji operacyjnej z uwzględnieniem:

A) odpowiednich terenowych punktów odniesienia;

▼B

B) systemu śledzącego przebieg lotu przez cały czas misji HEMS;

C) niezawodności urządzeń meteorologicznych;

D) wykazu wyposażenia minimalnego dla operacji HEMS;

E) ciągłości koncepcji załogi;

F) minimalnych kwalifikacji załogi, szkolenia wstępnego i okresowego;

G) procedur operacyjnych, w tym koordynacji działań załogi;

H) minimów pogodowych; oraz

I) dodatkowych względów uzależnionych od warunków lokalnych.

f) *Szkolenie załogi i sprawdziany*

1) Szkolenie i sprawdziany przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym planem zawartości zatwierdzonym przez właściwy organ i zawartym w instrukcji operacyjnej.

2) Członkowie załogi

(i) Programy szkolenia załóg mają na celu: pogłębienie wiedzy o wyposażeniu i środowisku pracy w operacjach HEMS; poprawę koordynacji działań załogi; a także zawierają elementy mające minimalizować ryzyko towarzyszące przelotom w warunkach ograniczonej widzialności, doborowi miejsc operacji śmigłowca HEMS oraz profilom podejścia i odlotu.

(ii) Elementy, o których mowa w lit. f) pkt 2 ppkt (i), są oceniane podczas:

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; oraz

B) sprawdzianów w lotach liniowych.

SPA.HEMS.135 Instrukcje dla opiekuna medycznego i pozostałego personelu w lotach HEMS

a) *Opiekun medyczny*. Przed lotem lub serią lotów HEMS opiekunom medycznym przekazuje się instrukcje służące upewnieniu się, że są oni zapoznani z wyposażeniem i środowiskiem pracy HEMS, potrafią obsługiwać pokładowe wyposażenie medyczne i awaryjne oraz mogą uczestniczyć w normalnych i awaryjnych procedurach wchodzenia na pokład i opuszczania pokładu.

b) *Naziemne służby ratownicze*. Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki służące upewnieniu się, że naziemne służby ratownicze są zaznajomione z wyposażeniem i środowiskiem pracy HEMS oraz z ryzykiem towarzyszącym pracy na ziemi w miejscu operacji śmigłowca HEMS.

▼B

c) *Przewożony pacjent*. Nie naruszając CAT.OP.MPA.170, instrukcje przekazuje się wyłącznie w przypadku, gdy pozwala na to stan medyczny przewożonego pacjenta.

SPA.HEMS.140 Informacje i dokumentacja

a) Operator zapewnia, w ramach procesu analizy i zarządzania ryzykiem, minimalizację ryzyka towarzyszącego działaniom w środowisku HEMS poprzez określenie w instrukcji operacyjnej: doboru, składu i szkolenia załóg; poziomu wyposażenia i kryteriów dopuszczenia do lotu; a także procedur operacyjnych i minimów, w sposób zapewniający odpowiednie opisanie i zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nienormalnych.

b) Odpowiednie wyciągi z instrukcji operacyjnej są dostępne dla organizacji, dla której wykonywana jest operacja HEMS.

SPA.HEMS.145 Urządzenia baz operacyjnych HEMS

a) Jeżeli członkowie załogi są zobowiązani do pozostawania w gotowości z czasem reakcji krótszym niż 45 minut, w pobliżu bazy operacyjnej zapewnia się odpowiednie zakwaterowanie.

b) W każdej bazie operacyjnej zapewnia się pilotom urządzenia umożliwiające otrzymywanie informacji o aktualnych i prognozowanych warunkach pogodowych, a także zadowalającą łączność z odpowiednią jednostką służb ruchu lotniczego (ATS). Odpowiednie urządzenia są udostępniane na potrzeby planowania wszystkich zadań.

▼M20

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.

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 spuszczania paliwa ze zbiorników statku powietrznego”.

▼M9

PODCZĘŚĆ K

MORSKIE OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE

SPA.HOFO.100 Morskie operacje śmigłowcowe (HOFO)

Wymogi niniejszej podczęści stosuje się do:

a) operatora prowadzącego zarobkowy transport lotniczy, który posiada ważny AOC zgodnie z częścią ORO;

b) operatora prowadzącego operacje specjalistyczne, który zadeklarował swoją działalność zgodnie z częścią ORO; lub

c) operatora prowadzącego operacje niezarobkowe, który zadeklarował swoją działalność zgodnie z częścią ORO.

SPA.HOFO.105 Zatwierdzenie morskich operacji śmigłowcowych

a) Przed rozpoczęciem operacji zgodnie z niniejszą podczęścią szczególne zatwierdzenie operator musi uzyskać szczególne zatwierdzenie wydawane przez właściwy organ.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie, operator musi złożyć wniosek do właściwego organu określonego w SPA.GEN.105 i wykazać zgodność z wymogami określonymi w niniejszej podczęści.

c) Przed przeprowadzeniem operacji z państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie, które dokonało zatwierdzenia zgodnie z lit. a), operator musi powiadomić o zamierzonej operacji właściwe organy w obu państwach członkowskich.

SPA.HOFO.110 Procedury operacyjne

a) W ramach swojego procesu zarządzania bezpieczeństwem operator zmniejsza i minimalizuje ryzyko oraz zagrożenia typowe dla morskich operacji śmigłowcowych. W instrukcji operacyjnej operator określa:

   1) dobór, skład i szkolenia załóg;

   2) czynności i obowiązki członków załogi oraz innego zaangażowanego personelu;

   3) wymagane wyposażenie i kryteria dopuszczenia do lotu; oraz

   4) procedury operacyjne i minima, w sposób zapewniający odpowiednie opisanie i zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nienormalnych.

b) Operator dopilnowuje, by:

   1) operacyjny plan lotu został przygotowany przed każdym lotem;

   2) instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów obejmowały również wszelkie informacje dotyczące kwestii związanych z operacjami morskimi i zostały przekazane przed wejściem na pokład śmigłowca;

   3) każdy członek załogi lotniczej miał na sobie zatwierdzony kombinezon ratunkowy, w przypadku gdy:

      (i) dostępne pilotowi dowódcy/dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C; lub

▼M9

(ii) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia; lub

(iii) lot ma być wykonany w nocy w nieprzyjaznym środowisku;

4) uwzględniono strukturę trasy morskiej podaną przez właściwe ATS, o ile została ustanowiona;

5) piloci w sposób optymalny wykorzystywali automatyczny system kontroli lotu (AFCS) podczas całego lotu;

6) ustanowione zostały szczególne profile podejścia dla operacji morskich, z uwzględnieniem parametrów stabilnego podejścia i działań naprawczych, które mają być podjęte w sytuacji, gdy podejście stanie się niestabilne;

7) podczas operacji w załodze wieloosobowej obowiązywały procedury dla członka załogi lotniczej na potrzeby monitorowania przyrządów pokładowych podczas lotu nad morzem, w szczególności w trakcie podchodzenia lub odlotu, w celu zapewnienia bezpiecznego toru lotu;

8) załoga lotnicza podejmowała natychmiastowe i odpowiednie działania w przypadku uruchomienia alarmu wysokości;

9) zostały wprowadzone procedury określające wymóg, aby awaryjne systemy unoszenia na powierzchni, gdy jest to bezpieczne, były wyposażone na potrzeby wszystkich lądowań i odlotów nad obszarami wodnymi; oraz

10) operacje były prowadzone zgodnie z wszelkimi ograniczeniami dotyczącymi tras lub obszarów działania, określonymi przez właściwy organ lub odpowiedni organ odpowiedzialny za przestrzeń powietrzną.

SPA.HOFO.115 Wykorzystanie lokalizacji morskich

Operator wykorzystuje tylko takie lokalizacje morskie, które są odpowiednie pod względem wielkości i masy danego typu śmigłowca i odnośnych operacji.

SPA.HOFO.120 Dobór lotnisk i miejsc operacji lotniczych

▼M21

a) *Położone na lądzie lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego.* Niezależnie od przepisów 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 zapewniono wystarczającą rezerwę na wypadek nieprzewidzianych okoliczności w celu zapewnienia bezpiecznego powrotu z lokalizacji morskiej.

▼M9

b) *Lądowisko zapasowe dla śmigłowców znajdujące się na platformie morskiej.* Operator może wybrać lądowisko zapasowe dla śmigłowców znajdujące się na platformie morskiej, jeżeli zostały spełnione następujące kryteria:

1) z lądowiska zapasowego dla śmigłowców znajdującego się na platformie morskiej można skorzystać jedynie po przekroczeniu punktu decyzyjnego (PNR) i gdy lądowe lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego nie jest dostępne geograficznie. Przed przekroczeniem PNR należy korzystać z lądowego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego;

▼M9

2) zdolność do lądowania z jednym silnikiem niepracującym musi być możliwa do osiągnięcia na lądowisku zapasowym dla śmigłowców znajdującego się na platformie morskiej;

3) w miarę możliwości należy zagwarantować dostępność lądowiska śmigłowcowego przed PNR. Wymiary, konfiguracja i przewyższenie nad przeszkodami dla poszczególnych lądowisk śmigłowcowych lub innych miejsc muszą być odpowiednie do ich wykorzystania jako lądowiska zapasowego dla śmigłowców znajdującego się na platformie morskiej przez każdy rodzaj śmigłowca, dla którego są przeznaczone;

4) minima pogodowe muszą być ustalane z uwzględnieniem dokładności i rzetelności informacji meteorologicznych;

5) w MEL znajdują się specjalne ustalenia dla danego rodzaju operacji;

6) lądowisko zapasowe dla śmigłowców znajdujące się na platformie morskiej wybiera się tylko pod warunkiem ustanowienia przez operatora odpowiedniej procedury w instrukcji operacyjnej.

▼M21

SPA.HOFO.125 Procedury standardowego podejścia dla operacji morskich (OSAP)

a) Operator ustanawia procedury w celu zapewnienia, aby procedury standardowego podejścia dla operacji morskich (OSAP) stosowano wyłącznie, wówczas gdy:

1) śmigłowiec jest w stanie podawać informacje nawigacyjne i informacje w czasie rzeczywistym o przeszkodach w otoczeniu w celu zapewnienia przewyższenia nad przeszkodami; oraz

2) jedno z poniższych:

(i) minimalną względną wysokość schodzenia (MDH) określa się przy użyciu radiowysokościomierza lub urządzenia o równoważonym działaniu; lub

(ii) stosuje się minimalną bezwzględną wysokość schodzenia (MDA), w której uwzględniono odpowiedni margines.

b) Jeżeli operator stosuje procedury OSAP do platform stacjonarnych lub jednostek pływających, lot wykonuje się podczas operacji w załodze wieloosobowej.

c) Punkt podjęcia decyzji musi zapewniać odpowiednie przewyższenie nad przeszkodami podczas wykonywania procedury nieudanego podejścia z każdego punktu docelowego, dla którego planowane jest podejście OSAP.

d) Podejście kontynuuje się po przekroczeniu punktu podjęcia decyzji lub poniżej minimalnej wysokości bezwzględnej/względnej zniżania (MDA/H) tylko po uzyskaniu odniesienia wzrokowego do punktu docelowego.

e) W przypadku operacji z załogą jednoosobową uwzględniane wysokości MDA/H i punkt podjęcia decyzji są odpowiednio zwiększane.

f) Jeżeli podejście OSAP wykonuje się w stacjonarnej lokalizacji morskiej (nieruchoma instalacja lub zakotwiczona jednostka pływająca), a w systemie nawigacji jest dostępna wiarygodna pozycja GNSS takiej lokalizacji, należy stosować system GPS/system nawigacji obszarowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa podejścia OSAP.

g) Operator uwzględnia procedury OSAP w programach wstępnych i okresowych szkoleń i sprawdzianów.

▼M9

SPA.HOFO.130 Warunki meteorologiczne

Niezależnie od przepisów CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 i SPO.OP.170, podczas przelotów między lokalizacjami morskimi położonymi w przestrzeni powietrznej klasy G, gdzie sektor nad obszarem wodnym jest mniejszy niż 10 mil morskich, loty VFR można wykonywać, jeżeli odpowiednie limity spełniają lub przewyższają poniższe wartości:

Minima dla przelotów między lokalizacjami morskimi położonymi w przestrzeni powietrznej klasy G

	Dzień		Noc	
	Wysokość względna (*)	Widzialność	Wysokość względna (*)	Widzialność
Jeden pilot	300 stóp	3 km	500 stóp	5 km
Dwóch pilotów	300 stóp	2 km (**)	500 stóp	5 km (***)

(*) Wysokość podstawy chmur umożliwia lot na określonej wysokości względnej poniżej i z dala od chmur.
(**) Śmigłowce można użytkować przy widzialności w locie obniżonej do 800 m, pod warunkiem że cel lotu lub konstrukcja pośrednia są przez cały czas widzialne.
(***) Śmigłowce można użytkować przy widzialności w locie obniżonej do 1 500 m, pod warunkiem że cel lotu lub konstrukcja pośrednia są przez cały czas widzialne.

SPA.HOFO.135 Ograniczenia prędkości dla operacji do lokalizacji morskich

Operacja do lokalizacji morskiej jest wykonywana wyłącznie w przypadku, gdy prędkość wiatru na lądowisku śmigłowcowym ma nie przekroczyć 60 węzłów z uwzględnieniem porywów.

SPA.HOFO.140 Wymagania dotyczące osiągów w lokalizacjach morskich

Śmigłowce startujące z lokalizacji morskich i lądujące w lokalizacjach morskich są eksploatowane zgodnie z wymogami dotyczącymi osiągów określonymi w odpowiednim załączniku zgodnie z rodzajem operacji.

▼C5

SPA.HOFO.145 Program monitorowania danych lotu (FDM)

a) Podczas wykonywania operacji CAT przy użyciu śmigłowców wyposażonych w pokładowy rejestrator parametrów lotu operator ustanawia i utrzymuje program FDM, jako część zintegrowanego systemu zarządzania, do dnia 1 stycznia 2019 r.

b) Program FDM nie przewiduje sankcji i obejmuje odpowiednie zabezpieczenia w celu ochrony źródła/źródeł danych.

▼M9

SPA.HOFO.150 System śledzenia pozycji statku powietrznego

Operator ustanawia i utrzymuje monitorowany system śledzenia pozycji statku powietrznego na potrzeby operacji morskich w nieprzyjaznym środowisku od momentu wylotu śmigłowca do momentu przybycia do miejsca docelowego.

SPA.HOFO.155 System monitorowania skutków wibracji (VHM)

a) Następujące rodzaje śmigłowców wykonujących operacje morskie CAT w nieprzyjaznym środowisku muszą być wyposażone w system VHM umożliwiający monitorowanie stanu krytycznych systemów wirnika i napędu wirnika, do dnia 1 stycznia 2019 r.:

1) skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, które po raz pierwszy otrzymały indywidualne świadectwo zdatności do lotu (C of A) po dniu 31 grudnia 2016 r.;

▼M9

2) wszystkie śmigłowce o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) większej niż 9, którym po raz pierwszy wydano indywidualne C of A przed dniem 1 stycznia 2017 r.;

3) wszystkie śmigłowce, którym po raz pierwszy wydano indywidualne C of A po dniu 31 grudnia 2018 r.

b) Operator musi posiadać system do celów:

1) gromadzenia danych, z uwzględnieniem generowanych przez system ostrzeżeń;

2) analizy i określenia sprawności komponentu; oraz

3) reagowania na wykryte awarie w stadium początkowym.

SPA.HOFO.160 Wymogi dotyczące wyposażenia

a) Operator musi spełnić następujące wymogi dotyczące wyposażenia:

1) System nagłośnienia kabiny pasażerskiej (PA) w śmigłowcach wykorzystywanych w operacjach CAT oraz w operacjach niezarobkowych przy użyciu skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym (NCC):

(i) śmigłowce o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) większej niż 9 muszą być wyposażone w system PA;

(ii) śmigłowce o MOPSC wynoszącej nie więcej niż 9 nie muszą być wyposażone w system PA, jeżeli operator może wykazać, że głos pilota jest zrozumiały ze wszystkich miejsc pasażerskich w czasie lotu.

2) *Radiowysokościomierz*

Śmigłowce muszą być wyposażone w radiowysokościomierz, który może emitować ostrzeżenie dźwiękowe przy zejściu poniżej zadanej wysokości względnej oraz ostrzeżenie wizualne na wysokości wybranej przez pilota.

b) *Wyjścia awaryjne*

Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, i wszystkie drzwi, okna lub inne otwory, które są odpowiednie do awaryjnego wychodzenia, a także urządzenia służące do ich otwierania, muszą być wyraźnie oznaczone w celu zapewnienia osobom na pokładzie odniesień wzrokowych w świetle dziennym i w ciemności. Oznaczenia te muszą być zaprojektowane w taki sposób, by pozostawały widoczne po kapotowaniu śmigłowca lub zanurzeniu kabiny pod wodę.

c) *Śmigłowcowy zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (HTAWS)*

Śmigłowce użytkowane w operacjach CAT o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 3 175 kg lub MOPSC większej niż 9, dla których wydano po raz pierwszy indywidualne C of A po dniu 31 grudnia 2018 r., muszą być wyposażone w HTAWS spełniający wymogi wyposażenia klasy A, jak określono w dopuszczalnej normie.

SPA.HOFO.165 Dodatkowe procedury i wyposażenie na potrzeby operacji w nieprzyjaznym środowisku

a) *Kamizelki ratunkowe*

Zatwierdzone kamizelki ratunkowe muszą być noszone przez cały czas przez wszystkie osoby na pokładzie, chyba że są noszone zintegrowane kombinezony ratunkowe spełniające łączne wymogi dotyczące kombinezonu ratunkowego i kamizelki ratunkowej.

▼**M9**

b) *Kombinezony ratunkowe*

Wszyscy pasażerowie na pokładzie muszą nosić zatwierdzony kombinezon ratunkowy, jeżeli:

1) dostępne dowódcy/pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C; lub

2) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia; lub

3) lot ma być wykonany w nocy w nieprzyjaznym środowisku.

c) *Awaryjny system tlenowy*

Wszystkie osoby na pokładzie muszą posiadać awaryjny system tlenowy i być poinstruowane w zakresie jego użytkowania.

d) *Tratwy ratunkowe*

1) wszystkie przewożone tratwy ratunkowe muszą być umieszczane w sposób zapewniający ich użyteczność w warunkach na morzu, dla których oceniono na potrzeby certyfikacji właściwości śmigłowca w zakresie wodowania, unoszenia się na powierzchni i trymowania;

2) wszystkie przewożone tratwy ratunkowe muszą być zainstalowane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;

3) liczba przewożonych tratw ratunkowych:

(i) w przypadku śmigłowców przewożących mniej niż 12 osób – co najmniej jedna tratwa ratunkowa o pojemności nominalnej nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie; lub

(ii) w przypadku śmigłowców przewożących więcej niż 11 osób – co najmniej dwie tratwy ratunkowe, wystarczające do zabrania wszystkich osób, które mogą się znajdować na pokładzie, oraz w razie utraty jednej tratwy pozostałe tratwy mają przeciążalność wystarczającą, aby zabrać wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca;

4) każda tratwa musi być wyposażona w co najmniej jeden zestaw ratunkowego awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT(S)); oraz

5) każda tratwa musi mieć wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

e) *Awaryjne oświetlenie kabiny*

Śmigłowiec musi być wyposażony w system oświetlenia awaryjnego posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca.

f) *Automatycznie uruchamiany awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT(AD))*

Śmigłowiec musi być wyposażony w ELT(AD), umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz.

g) *Blokowanie drzwi, których nie można odrzucić*

Drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania, muszą posiadać urządzenia blokujące je w pozycji otwartej w taki sposób, aby urządzenia te nie przeszkadzały osobom znajdującym się na pokładzie w wyjściu przy wszystkich warunkach na morzu aż do warunków maksymalnych, które należy ocenić na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.

▼M9

h) *Wyjścia awaryjne i luki ratunkowe*

Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, i wszystkie drzwi, okna lub inne otwory odpowiednie do użycia podczas ewakuacji pod wodą muszą być wyposażone tak, aby mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej.

(i) Niezależnie od przepisów powyższych lit. a), b) i c), operator może, w oparciu o ocenę ryzyka, pozwolić pasażerom o ograniczeniach mających przyczyny medyczne znajdującym się w lokalizacji morskiej na częściowe założenie lub niezałożenie kamizelek ratunkowych, kombinezonów ratunkowych lub awaryjnych systemów tlenowych w czasie lotów powrotnych lub przelotów pomiędzy lokalizacjami morskimi.

SPA.HOFO.170 Wymagania dotyczące załogi

a) Operator ustanawia:

1) kryteria doboru członków załóg lotniczych, biorąc pod uwagę ich wcześniejsze doświadczenie;

2) minimalne doświadczenie dowódcy/pilota dowódcy, który ma wykonywać operacje morskie; oraz

3) program szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej, który każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć z wynikiem pozytywnym. Program taki musi być dostosowany do środowiska morskiego i obejmować procedury normalne, nienormalne i awaryjne, zarządzanie zasobami załogi, szkolenie w przypadku przedostania się wody do statku powietrznego oraz szkolenie z zakresu przetrwania na morzu.

b) *Wymagania dotyczące bieżącej praktyki*

Pilot użytkuje śmigłowiec przewożący pasażerów:

1) w lokalizacji morskiej jako dowódca lub pilot dowódca, bądź drugi pilot, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni wykonał co najmniej 3 starty, odloty, podejścia i lądowania w lokalizacji morskiej śmigłowcem tego samego typu lub w pełnym symulatorze lotu (FFS) odpowiadającym danemu typowi; lub

2) w nocy jako dowódca lub pilot dowódca, bądź drugi pilot, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni wykonał co najmniej 3 starty, odloty, podejścia i lądowania w nocy w lokalizacji morskiej śmigłowcem tego samego typu lub w FFS odpowiadającym danemu typowi.

Trzy starty i lądowania, o których mowa, muszą być wykonane w ramach operacji w załodze wieloosobowej lub jednoosobowej, w zależności od operacji, która ma zostać wykonana;

c) Szczególne wymogi dotyczące CAT:

1) okres 90 dni podany w lit. b) pkt 1 i pkt 2 powyżej może zostać przedłużony do 120 dni, pod warunkiem że w tym czasie pilot wykonywał loty liniowe pod nadzorem instruktora typu lub egzaminatora typu.

2) w przypadku niespełnienia przez pilota wymogów podanych w pkt 1, przed rozpoczęciem korzystania ze swoich uprawnień musi on ukończyć lot szkolny na śmigłowcu lub FFS danego typu śmigłowca, który ma zostać użyty, z uwzględnieniem co najmniej tych wymagań, które są określone w lit. b) pkt 1 i 2, zanim będzie mógł korzystać ze swoich uprawnień.

▼M10

PODCZĘŚĆ L

OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOLOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operacje SET-IMC

W operacjach zarobkowego transportu lotniczego (CAT) jednosilnikowe samoloty turbinowe eksploatuje się w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów, wyłącznie jeżeli operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 Zatwierdzenie operacji SET-IMC

W celu uzyskania od właściwego organu zatwierdzenia SET-IMC operator musi przedstawić dowody spełnienia wszystkich poniższych warunków:

a) w eksploatacji floty światowej osiągnięto akceptowalny poziom niezawodności silnika turbinowego w odniesieniu do danej kombinacji płatowiec-silnik;

▼M16

b) ustanowiono i włączono do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 szczegółowe instrukcje i procedury obsługi technicznej w celu zapewnienia zamierzonych poziomów ciągłej zdatności do lotu oraz niezawodności samolotu i jego układu napędowego, obejmujące wszystkie następujące elementy:

1) program monitorowania tendencji silnika, z wyjątkiem samolotów, którym świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2004 r. i które mają automatyczny system monitorowania tendencji;

2) program niezawodności dotyczący układu napędowego i powiązanych układów;

▼M10

c) określono skład załogi lotniczej i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załóg lotniczych zaangażowanych w te operacje;

d) ustanowiono procedury operacyjne, w których określono wszystkie poniższe elementy:

1) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym jego ograniczenia operacyjne i odpowiednie wpisy w MEL;

2) planowanie lotu;

3) procedury normalne;

4) procedury awaryjne, w tym procedury stosowane w przypadku niesprawności układu napędowego oraz procedury w przypadku lądowania przymusowego we wszystkich warunkach pogodowych;

5) monitorowanie i zgłaszanie incydentów;

e) przeprowadzono ocenę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, w tym określenie akceptowalnego okresu ryzyka, jeżeli operator zamierza skorzystać z takiego okresu.

SPA.SET-IMC.110 Wymagania dotyczące wyposażenia w operacjach SET-IMC

Samoloty użytkowane w operacjach SET-IMC muszą posiadać następujące wyposażenie:

a) dwa odrębne systemy zasilania elektrycznego, każdy zdolny do dostarczenia odpowiedniej mocy do wszystkich podstawowych przyrządów lotu, systemów nawigacji i systemów samolotu niezbędnych do kontynuowania lotu do lotniska docelowego lub zapasowego;

▼M10

b) dwa wskaźniki położenia, zasilane z dwóch niezależnych źródeł;

c) w operacjach przewozu pasażerów – uprząż barkową lub pas bezpieczeństwa z jedną ukośną taśmą barkową przy każdym siedzeniu pasażerskim;

d) pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych;

e) w samolocie z kabiną ciśnieniową – wystarczającą ilość dodatkowego tlenu dla wszystkich osób na pokładzie na czas schodzenia, w następstwie awarii silnika na maksymalnej certyfikowanej bezwzględnej wysokości przelotowej, z prędkością lotu ślizgowego dla największego zasięgu i w najlepszej konfiguracji dla lotu ślizgowego, przy założeniu maksymalnego tempa utraty hermetyzacji kabiny, aż do osiągnięcia i utrzymania wysokości kabinowej poniżej 13 000 stóp;

f) system nawigacji obszarowej, w którym można zaprogramować położenia miejsc lądowania, zapewniający załodze lotniczej prowadzenie poziome umożliwiające dotarcie do tych miejsc;

g) radiowysokościomierz;

h) światło lądowania umożliwiające oświetlenie punktu przyziemienia z wysokości 200 stóp na wyłączonej ścieżce schodzenia;

i) awaryjny system zasilania elektrycznego o wystarczającej wydajności i wytrzymałości, by w przypadku utraty całego zasilania dostarczyć moc na potrzeby dodatkowych obciążeń niezbędnych do działania wszystkich wymienionych poniżej elementów:

   1) podstawowe instrumenty lotu i nawigacji obszarowej niezbędne podczas schodzenia z maksymalnej bezwzględnej wysokości operacyjnej po awarii silnika;

   2) środki umożliwiające jedną próbę ponownego uruchomienia silnika;

   3) w stosownych przypadkach, wypuszczanie podwozia i klap;

   4) korzystanie z radiowysokościomierza podczas całego podejścia do lądowania;

   5) światło lądowania;

   6) ogrzewanie dajnika ciśnienia dynamicznego (rurki pitota);

   7) jeżeli są zainstalowane – środki elektryczne zapewniające wystarczającą ochronę przed pogorszeniem u pilota widzialności do lądowania;

j) system zapłonu, który uruchamia się automatycznie lub może być sterowany ręcznie, podczas startu, lądowania i podczas lotu w warunkach widocznej wilgotności;

k) środki ciągłego monitorowania systemu smarowania układu napędowego w celu wykrycia obecności pozostałości związanych z grożącą bezpośrednio awarią części układu napędowego, w tym wskaźnik ostrzegania w kabinie załogi lotniczej;

▼M20

l) awaryjne urządzenie sterowania mocą silnika, które umożliwia kontynuowanie pracy silnika w wystarczającym zakresie mocy, by bezpiecznie zakończyć lot w przypadku jakiejkolwiek rozsądnie prawdopodobnej niesprawności jednostki sterowania paliwem/energią.

▼M14

CZĘŚĆ M

ELEKTRONICZNA TORBA PILOTA (EFB)

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

a) Operator wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze stosuje aplikację EFB typu B, tylko wtedy, gdy uzyskał od właściwego organu zezwolenie na jej stosowanie.

▼M14

b) Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji odnoszące się do stosowania aplikacji EFB typu B, operator przedstawia dowody na to, że:

1) przeprowadzono ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określono powiązane z tym zagrożenia i zapewniono odpowiednie zarządzanie nimi i ograniczanie ich;

2) interfejsy człowiek-maszyna urządzenia EFB i aplikacji EFB oceniono pod kątem zasady uwzględniania czynnika ludzkiego;

3) ustanowiono system zarządzania EFB, a także ustanowiono i wdrożono procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniami EFB oraz aplikacjami EFB i korzystania z nich; obejmuje to procedury dotyczące:

(i) użytkowania EFB;

(ii) zarządzania zmianami w EFB;

(iii) zarządzania danymi EFB;

(iv) konserwacji EFB; oraz

(v) bezpieczeństwa EFB;

4) platforma serwerowa EFB jest odpowiednia do planowanego zastosowania aplikacji EFB.

Demonstracja ta musi odnosić się do konkretnej aplikacji EFB i platformy serwerowej EFB, na której aplikacja jest zainstalowana.

▼M21

PODCZĘŚĆ N

PODEJŚCIA I ODLOTY TYPU „PUNKT W PRZESTRZENI" ZE ZREDUKOWANYMI MINIMAMI DLA LOTÓW VFR (PINS-VFR) W PRZYPADKU ŚMIGŁOWCÓW

SPA.PINS-VFR.100 Podejścia i odloty typu „punkt w przestrzeni" (PinS) ze zredukowanymi minimami dla lotów VFR w przypadku śmigłowców

a) Operator stosuje zredukowane minima operacyjne dla lotów VFR wyłącznie wówczas, gdy uzyskał zezwolenie od właściwego organu.

b) Zredukowane minima operacyjne dla lotów VFR stosuje się wyłącznie w przypadku lotu śmigłowcem z segmentem według IFR oraz wyłącznie w jednym z następujących przypadków:

1) segment lotu wykonywany według VFR następuje bezpośrednio po podejściu PinS śmigłowca z zamiarem wylądowania na pobliskim lotnisku dla śmigłowców lub w miejscu operacji lotniczej;

2) segment lotu wykonywany według VFR następuje bezpośrednio po podejściu PinS śmigłowca z zamiarem wykonania operacji z wykorzystaniem urządzeń dźwigowych w pobliskim miejscu wykonania operacji z podwieszoną osobą (HEC) lub miejscu wykonywania operacji HHO;

3) segmentem lotu wykonywanym według VFR jest segment odlotu z zamiarem przejścia do IFR w pobliskiej początkowej pozycji odlotu.

c) Operator określa procedury operacyjne stosowane w przypadku wykonywania lotu przy zredukowanych minimach operacyjnych dla lotów VFR.

d) Operator zapewnia, aby członkami załogi lotniczej były osoby posiadające doświadczenie i przeszkolone w zakresie wykonywania operacji przy zredukowanych minimach operacyjnych dla lotów VFR.

▼M1

ZAŁĄCZNIK VI

OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU SKOMPLIKOWANYCH STATKÓW POWIETRZNYCH Z NAPĘDEM SILNIKOWYM

[CZĘŚĆ NCC]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

▼M15

NCC.GEN.100 Właściwy organ

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

▼M1

NCC.GEN.105 Obowiązki załogi

a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu czynności, które są:

1) związane z bezpieczeństwem statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie; oraz

2) wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej.

b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje na wyznaczonym mu stanowisku w pozycji siedzącej i nie wykonuje żadnych czynności poza wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

c) Podczas lotu członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku musi mieć zapięty pas bezpieczeństwa.

d) Podczas lotu za sterami statku powietrznego zawsze musi znajdować się przynajmniej jeden wykwalifikowany członek załogi lotniczej.

e) Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie statku powietrznego:

1) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu; lub

▼M12

2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M1

f) Członek załogi, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:

1) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów odpoczynku zgodnie z załącznikiem III (część ORO) podczęść FTL do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz

2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.

g) Członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy:

1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które mogą w jego ocenie mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczne użytkowanie, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz

2) każdy incydent, który stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa operacji.

▼M15

NCC.GEN.101 Dodatkowe wymagania dotyczące lotniczych organizacji szkoleniowych

▼M16

Zatwierdzone organizacje szkoleniowe, które są zobowiązane do przestrzegania przepisów niniejszego załącznika, muszą również przestrzegać wymagań:

a) ORO.GEN.310, w stosownych przypadkach; oraz

b) ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

a) Pilot dowódca odpowiada za:

1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego zgodnie z pkt 1.c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kierunku lotu w interesie bezpieczeństwa;

3) zapewnienie, by wszystkie instrukcje, procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych były wykonywane zgodnie z instrukcją operacyjną oraz pkt 1.b załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

4) rozpoczęcie lotu wyłącznie wtedy, gdy upewni się, że uwzględnione zostały wszystkie ograniczenia operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mianowicie:

(i) statek powietrzny jest zdatny do lotu;

(ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;

(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z NCC.IDE.A.105 lub NCC.IDE.H.105;

(iv) masa statku powietrznego i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatności do lotu;

(v) cały bagaż kabinowy, bagaż rejestrowany oraz ładunek zostały odpowiednio załadowane i zabezpieczone;

(vi) ograniczenia operacyjne statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;

(vii) każdy członek załogi lotniczej posiada ważną licencję zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011; ►M9 ——————— ◄

(viii) członkowie załogi lotniczej posiadają odpowiednie dopuszczenia i spełniają wszystkie wymagania dotyczące kompetencji oraz bieżącej praktyki; ►M9 oraz ◄

▼M9

(ix) wszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne dla nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów są odpowiednie i aktualne;

▼M1

5) nierozpoczynanie lotu, jeżeli którykolwiek z członków załogi lotniczej jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z takich przyczyn, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;

6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy zdolność któregokolwiek z członków załogi lotniczej do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z takich przyczyn, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;

7) podjęcie decyzji o przyjęciu statku powietrznego z niesprawnościami zgodnymi z wykazem odchyleń w konfiguracji (configuration deviation list, CDL) lub – w stosownych przypadkach – z wykazem wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL);

▼M1

8) odnotowywanie danych związanych z użytkowaniem i wszelkimi znanymi lub podejrzewanymi usterkami statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego; oraz

▼M8

9) zapewnienie, aby:

(i) rejestratory parametrów lotu nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu;

(ii) w przypadku wystąpienia zdarzenia innego niż wypadek lub poważny incydent, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.160 lit. a), zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte; oraz

(iii) w razie wypadku lub poważnego incydentu, lub jeżeli przechowywaniem zapisów rejestratorów parametrów lotu zarządza organ prowadzący dochodzenie:

A) zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte;

B) rejestratory parametrów lotu zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz

C) podjęto środki ostrożności w celu zachowania zapisów z rejestratorów parametrów lotu przed opuszczeniem kabiny załogi lotniczej.

▼M1

b) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części bagażu lub ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.

c) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.

d) Niezależnie od przepisu lit. a) pkt 6 podczas operacji w załodze wieloosobowej pilot dowódca może kontynuować lot poza najbliższe lotnisko dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli wdrożone zostały odpowiednie procedury zmniejszające ryzyko.

e) W sytuacji awaryjnej, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, pilot dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.

f) W razie aktu bezprawnej ingerencji pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.

g) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego, skutkującego poważnymi obrażeniami lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia, pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

NCC.GEN.110 Przestrzeganie prawa, przepisów i procedur

a) Pilot dowódca przestrzega prawa, przepisów i procedur państw, w których użytkowany jest statek powietrzny.

b) Pilot dowódca musi być zaznajomiony z przepisami, regulacjami i procedurami dotyczącymi wykonywania jego obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, dla lotnisk lub miejsc operacji lotniczej, które planuje się wykorzystać, oraz dla związanych z nimi urządzeń żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 1.a załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M1

NCC.GEN.115 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi mogli porozumiewać się we wspólnym języku.

▼M5

NCC.GEN.119 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.

▼M1

NCC.GEN.120 Kołowanie samolotu

Operator zapewnia, by kołowanie jego samolotu po polu manewrowym lotniska odbywało się wyłącznie, gdy osoba zasiadająca za sterami:

a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub

b) została wyznaczona przez operatora oraz:

1) została przeszkolona w zakresie kołowania danego samolotu;

2) została przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;

3) została przeszkolona w zakresie układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz

4) jest w stanie spełnić standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

NCC.GEN.125 Uruchomienie wirnika – śmigłowce

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się wyłącznie wtedy, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

NCC.GEN.130 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego.

▼M14

NCC.GEN.131 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)

a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.

b) Przed korzystaniem z aplikacji EFB typu B operator:

1) przeprowadza ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określając powiązane z tym zagrożenia i zapewniając odpowiednie zarządzanie nimi i ograniczenie ich; ocena ryzyka dotyczy zagrożeń związanych z interfejsem człowiek-maszyna dla danego urządzenia EFB i danej aplikacji EFB; oraz

2) ustanawia system zarządzania EFB, obejmujący procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniami EFB oraz aplikacjami EFB i korzystania z nich.

▼M1

NCC.GEN.135 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Operator zapewnia nieprzerwaną dostępność wykazów zawierających informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

NCC.GEN.140 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:

1) instrukcja AFM lub równoważny(-e) dokument(-y);

2) oryginał świadectwa rejestracji;

3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);

4) świadectwo zdatności w zakresie hałasu;

5) zgłoszenie przewidziane w załączniku III (część ORO) ORO.DEC.100 do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;

6) w stosownych przypadkach, wykaz zatwierdzeń szczególnych;

7) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;

8) polisa(-y) ubezpieczenia OC;

9) dziennik podróży statku powietrznego lub dokument równoważny;

10) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;

11) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;

12) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytujące i przechwytywane statki powietrzne;

13) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych działających w obszarze zamierzonego lotu;

14) aktualne części instrukcji operacyjnej dotyczące czynności wykonywanych przez członków załogi; części te muszą być łatwo dostępne dla członków załogi;

15) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) lub wykaz odstępstw od konfiguracji (CDL);

16) odpowiednie wiadomości NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;

17) właściwe informacje meteorologiczne;

18) w stosownych przypadkach, manifest cargo lub pasażerski; oraz

19) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.

b) W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. a) pkt 2–8 dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można dostarczyć dokumenty zastępcze.

▼M16

NCC.GEN.145 Postępowanie z zapisami rejestratorów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie

a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy rejestratorów lotu przez 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.

b) Operator przeprowadza kontrole operacyjne i oceny zapisów, aby zapewnić ciągłą sprawność rejestratorów lotu, których przewożenie jest wymagane.

c) Operator dopilnowuje, aby zachowywano zapisy parametrów lotu i komunikaty łączności łącza danych, które należy zapisywać w rejestratorach lotu. Na potrzeby prób i obsługi tych rejestratorów lotu dopuszcza się jednak skasowanie podczas prób maksymalnie 1 godziny najstarszego zapisu.

d) Operator przechowuje i na bieżąco aktualizuje dokumentację zawierającą informacje niezbędne do przekształcania nieprzetworzonych danych lotu na parametry lotu wyrażone w jednostkach inżynieryjnych.

e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora lotu.

f) Nie naruszając przepisów rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) 2016/679:

1) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratorów lotu, zapisów dźwięku z rejestratorów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:

(i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami dźwięku i ich transkrypcją;

(ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;

(iii) te zapisy dźwięku wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.

1a) Podczas czynności sprawdzania zapisów dźwięku z rejestratorów lotu, służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, operator chroni prywatność tych zapisów dźwięku i upewnia się, że nie są one ujawniane ani wykorzystywane do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu.

2) Parametrów lotu lub komunikatów łącza danych zapisanych przez rejestrator lotu nie można wykorzystywać do celów innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, chyba że zapisy te spełniają któryś z następujących warunków:

(i) są wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą techniczną;

▼M16

(ii) zostały zanonimizowane;

(iii) są ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

3) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, zapisów obrazu z kabiny załogi lotniczej z rejestratora lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:

(i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami obrazu;

(ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;

(iii) te zapisy obrazu wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.

3a) Kiedy obraz z kabiny załogi lotniczej zapisany przez rejestrator lotu jest sprawdzany na potrzeby zapewnienia sprawności rejestratora lotu, wówczas:

(i) tych zapisów obrazu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu;

(ii) jeżeli na nagraniu obrazu mogą być widoczne elementy ciała członków załogi, operator musi zapewnić ochronę prywatności takiego nagrania.

▼M1

NCC.GEN.150 Transport materiałów niebezpiecznych

a) transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej (z późniejszymi zmianami) w połączeniu z przepisami Instrukcji Technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.

b) Materiały niebezpieczne transportowane są wyłącznie przez operatorów zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, chyba że:

1) nie podlegają one przepisom Instrukcji Technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji; lub

2) są przenoszone przez pasażerów lub członków załogi, bądź znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych.

c) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia nieumyślnemu wniesieniu materiałów niebezpiecznych na pokład.

d) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędnych informacji umożliwiających im wykonywanie obowiązków zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

▼M1

e) W zakresie zgodnym z Instrukcjami Technicznymi operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia wszelkie wypadki lub incydenty z materiałami niebezpiecznymi.

f) Operator dopilnowuje, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

g) Operator dopilnowuje, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

PODCZĘŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE

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

Operator korzysta wyłącznie z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu statku powietrznego i wykonywanej operacji.

▼M21

NCC.OP.101 Sprawdzanie i nastawienie wysokościomierza

a) Operator ustanawia procedury sprawdzania wysokościomierza przed każdym odlotem.

b) Operator ustanawia procedury nastawiania wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające procedury ustanowione przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej, w stosownych przypadkach.

▼M20

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.

▼M21

NCC.OP.110 Minima operacyjne lotniska – ogólne

a) Operator określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.

b) Metoda stosowana do określenia minimów operacyjnych lotniska musi uwzględniać wszystkie poniższe elementy:

1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;

3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);

4) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;

5) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastrukturę;

▼**M21**

6) wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP);

7) przeszkody w strefach wznoszenia i niezbędne marginesy przewyższenia;

8) wszelkie niestandardowe cechy lotniska, procedury podejścia wg wskazań przyrządów lub środowiska;

9) skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie;

10) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów;

11) cechy lotniska i dostępne służby żeglugi powietrznej (ANS);

12) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;

13) warunki określone we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych; oraz

14) odpowiednie doświadczenie operacyjne operatora.

c) Sposoby ustalania minimów operacyjnych lotnisk są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.

———————

NCC.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

a) MDH dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) opublikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;

2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub

3) DH/MDH z poprzedzającej procedury podejścia wg wskazań przyrządów.

b) Minimalna widzialność dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana; lub

2) minimalna widzialność z tabeli 1.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna VIS (w metrach)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

NCC.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem

MDH podejścia z okrążenia wykonywanego na śmigłowcach nad lądem nie może być niższa niż 250 stóp przy widzialności meteorologicznej nie mniejszej niż 800 m.

NCC.OP.115 Procedury odlotu i podejścia

a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo lotniska, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, które mają zostać wykorzystane.

b) Niezależnie od przepisu lit. a) pilot dowódca akceptuje zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na odstępstwo od ogłoszonej procedury, wyłącznie jeżeli:

1) spełniono kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione; lub

2) jest naprowadzany radarowo przez jednostkę ATC.

c) W każdym przypadku końcowy segment podejścia wykonuje się z widocznością lub zgodnie z opublikowaną procedurą podejścia.

▼M9

NCC.OP.116 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów – samoloty i śmigłowce

W przypadku gdy PBN jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, operator zapewnia, by:

a) odpowiednia specyfikacja PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz

b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.

▼M1

NCC.OP.120 Procedury przeciwhałasowe

Operator opracowuje procedury operacyjne, które uwzględniają potrzebę minimalizacji skutków hałasu wywoływanego przez statki powietrzne, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

NCC.OP.125 Minimalna bezwzględna wysokość przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

a) Operator określa metodę ustalania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu, które pozwalają na uzyskanie wymaganego przewyższenia nad terenem we wszystkich segmentach trasy, które będą pokonywane w locie IFR.

b) Pilot dowódca ustala minimalne wysokości bezwzględne lotu dla każdego lotu wykonywanego w oparciu o tę metodę. Takie minimalne wysokości bezwzględne lotu nie mogą być niższe od wysokości publikowanych przez państwo, nad terytorium którego odbywa się lot.

▼M20

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

▼**M20**

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 odroczonych elementów 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 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

▼M20

(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 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, w ilości nie mniejszej niż:

(i) w przypadku lotów VFR – paliwo/energię potrzebne na co najmniej 20 minut lotu z prędkością największego zasięgu; lub

▼M20

(ii) w przypadku lotów IFR – paliwo/energię potrzebne 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.

▼M1

NCC.OP.135 Rozmieszczenie bagażu i ładunku

Operator ustanawia procedury zapewniające:

a) wnoszenie do przedziału pasażerskiego wyłącznie takiego bagażu podręcznego, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony; oraz

b) rozmieszczenie – w sposób zapobiegający przemieszczeniom – całego bagażu i ładunku na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść.

NCC.OP.140 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca dopilnowuje, by:

a) przed startem pasażerowie zostali zapoznani z lokalizacją i sposobem użycia:

1) pasów bezpieczeństwa;

2) wyjść awaryjnych; oraz

3) kart bezpieczeństwa,

a także (w stosownych przypadkach):

4) kamizelek ratunkowych;

5) wyposażenia tlenowego;

6) tratw ratunkowych; oraz

7) pozostałego wyposażenia awaryjnego przewidzianego do indywidualnego użycia przez pasażerów;

oraz

b) w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej w locie pasażerowie zostali poinstruowani o sposobie postępowania stosownie do okoliczności.

NCC.OP.145 Przygotowanie lotu

▼M9

a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne urządzenia satelitarne, instalacje naziemne lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.

▼M21

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony ze wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu według IFR, obejmuje:

1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz

▼M21

2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków meteorologicznych.

NCC.OP.147 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – samoloty

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

a) w przypadku lotniska zapasowego przy dostępnej operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH mniejszej niż 250 stóp

1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m i 800 m powyżej minimów RVR/VIS odpowiednich dla operacji podejścia według wskazań przyrządów, w zależności która z tych wartości jest wyższa; lub

b) w przypadku lotniska zapasowego przy operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH lub MDH równej przynajmniej 250 stóp

1) pułap chmur co najmniej 400 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 3 000 m; lub

c) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów

1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz

2) widzialność co najmniej 5 000 m.

NCC.OP.148 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – śmigłowce

Operator wybiera lotnisko jako lotnisko zapasowego dla lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) –

a) w przypadku lotniska zapasowego z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów (IAP):

1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy; lub

b) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:

1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp lub równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy.

▼M1

NCC.OP.150 Lotniska zapasowe dla lotniska startu – samoloty

▼M21

a) W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska startu dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu są na poziomie lub poniżej stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.

▼M1

b) Lotnisko zapasowe dla lotniska startu jest położone w następującej odległości od lotniska odlotu:

1) dla samolotów dwusilnikowych – nie dalej niż odległość odpowiadająca jednej godzinie lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem w normalnych warunkach bezwietrznych; oraz

2) dla samolotów napędzanych co najmniej trzema silnikami – nie dalej niż odległość odpowiadająca dwóm godzinom lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, podaną w instrukcji AFM, w normalnych warunkach bezwietrznych.

c) Dane lotnisko może zostać wybrane jako lotnisko zapasowe dla lotniska startu, jeżeli dostępne informacje wskazują, że warunki pogodowe panujące w przewidywanym czasie użycia będą spełniać lub przewyższać minima operacyjne lotniska dla wykonywanej operacji.

NCC.OP.151 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

a) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu bądź od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – podejście i lądowanie można będzie wykonać w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC); lub

▼M20

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.

▼M1

NCC.OP.152 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – śmigłowce

W przypadku lotów IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

a) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów, a dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu bądź 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:

1) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; lub

▼M1

b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:

1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów;

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 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;

(ii) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury. ►M9 ——————— ◄

▼M9

———————

NCC.OP.153 Lotniska docelowe – procedury podejścia według wskazań przyrządów

Pilot dowódca zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek braku możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.

▼M1

NCC.OP.155 Uzupełnianie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

a) W czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, nie uzupełnia się benzyny lotniczej lub paliw typu wide-cut ani mieszanek tych rodzajów paliwa w zbiornikach statku powietrznego.

▼M20

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.

NCC.OP.157 Uzupełnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami – śmigłowce

a) Uzupełnianie 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 uzupełnianiem 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.

▼M20

d) Operator szkoli swoich członków załogi i zapewnia odpowiednie przeszkolenie zaangażowanego personelu obsługi naziemnej.

e) Operator dopilnuje, by procedura uzupełniania 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.

▼M1

NCC.OP.160 Użycie słuchawek nagłownych

a) Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, musi mieć na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie. Słuchawek nagłownych używa się jako podstawowego urządzenia do komunikacji głosowej ze służbami ATS:

1) na ziemi:

(i) do odbioru pozwolenia na start z kontroli ruchu lotniczego poprzez komunikację głosową; oraz

(ii) podczas pracy silników;

2) podczas lotu:

(i) poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej; lub

(ii) na wysokości 10 000 stóp, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa;

oraz

3) za każdym razem, gdy pilot dowódca uzna to za konieczne.

b) W sytuacjach przewidzianych w lit. a) mikrofon pałąkowy lub jego odpowiednik znajduje się w pozycji pozwalającej na jego wykorzystanie na potrzeby dwustronnej łączności radiowej.

NCC.OP.165 Przewóz pasażerów

Operator ustanawia procedury zapewniające, aby:

a) pasażerowie zostali rozmieszczeni w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli pomocni i nie utrudniali ewakuacji ze statku powietrznego;

b) przed rozpoczęciem i po rozpoczęciu kołowania, startu i lądowania, a także zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub koję i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system przytrzymujący; oraz

c) przypadki, kiedy na jednym miejscu pasażerskim na statku powietrznym siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń, zajmowanych przez jedną osobę dorosłą i niemowlę prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.

▼M1

NCC.OP.170 Zabezpieczenie przedziału pasażerskiego oraz kuchni

Pilot dowódca dopilnowuje, by:

a) przed kołowaniem, startem i lądowaniem wszystkie wyjścia i drogi ewakuacyjne były drożne; oraz

b) przed startem i lądowaniem oraz zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, całe wyposażenie i bagaż były prawidłowo unieruchomione.

NCC.OP.175 Palenie tytoniu na pokładzie

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

a) kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa;

b) podczas uzupełniania paliwa statku powietrznego;

c) kiedy statek powietrzny znajduje się na ziemi, chyba że operator określił procedury ograniczające ryzyko podczas operacji naziemnych;

d) poza wyznaczonymi miejscami dla palących, w przejściu/przejściach i toalecie/toaletach;

e) w przedziałach bagażowych lub innych miejscach, gdzie jest przewożony ładunek nieumieszczony w ogniotrwałych pojemnikach albo nieprzykryty ogniotrwałą tkaniną; oraz

f) w częściach przedziału pasażerskiego, w których korzysta się z tlenu.

NCC.OP.180 Warunki meteorologiczne

▼M21

a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.

b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.

▼M1

c) Jeżeli dany lot zawiera segmenty VFR i IFR, informacje meteorologiczne, o których mowa w lit. a) i b), stosuje się odpowiednio.

NCC.OP.185 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury naziemne

a) Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladzania i zapobiegania oblodzeniu statku powietrznego na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym inspekcji w celu umożliwienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

▼M1

b) Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostaną usunięte wszelkie substancje mogące ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych na mocy procedur, o których mowa w lit. a), i zgodnie z instrukcją AFM.

NCC.OP.190 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

a) Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.

b) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub celowo wlatuje w obszar spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach zgodnie z pkt 2.a.5 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

c) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany, lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, pilot dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość lub trasę oraz – w razie konieczności – zgłaszając służbom ATC sytuację awaryjną.

▼M21

NCC.OP.195 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

a) warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego;

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

▼M1

NCC.OP.200 Symulowanie sytuacji w czasie lotu

a) Pilot dowódca, przewożąc pasażerów lub ładunek, nie przeprowadza symulacji:

1) sytuacji, które wymagają zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; lub

2) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

▼M14

b) Niezależnie od lit. a), w przypadku gdy loty szkoleniowe prowadzi organizacja szkoleniowa, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, takie sytuacje mogą być symulowane w obecności uczniów-pilotów na pokładzie.

▼M20

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.

▼M20

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.

▼M1

NCC.OP.210 Użycie dodatkowego tlenu

Pilot dowódca musi dopilnować, by zarówno on, jak i członkowie załogi lotniczej, wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie, używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 13 000 stóp.

NCC.OP.215 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi pilot lecący podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

▼M9

NCC.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe, tak aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.

▼M21

NCC.OP.225 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do operacji podejścia pilot dowódca upewnia się, że:

a) warunki meteorologiczne na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej/FATO nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągach zawartych w instrukcji operacyjnej; oraz

▼M21

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego; oraz

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

▼M16

NCC.OP.226 Warunki do podejścia i lądowania – śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie uniemożliwiają bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.

▼M21

NCC.OP.230 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

a) W przypadku samolotów, jeżeli podawana widzialność (VIS) lub decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:

1) poniżej punktu, w którym samolot znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do segmentu podejścia końcowego (FAS), w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.

b) W przypadku śmigłowców, jeżeli podawana wartość RVR wynosi mniej niż 550 m, a decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:

1) poniżej punktu, w którym śmigłowiec znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do FAS, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.

c) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.

d) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.

e) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku gdy nie podano żadnej wartości RVR, a podana wartość VIS jest mniejsza niż obowiązujące minimum, ale przeliczona widzialność meteorologiczna (CMV) jest co najmniej równa wartości obowiązującego minimum, wówczas podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.

f) Niezależnie od przepisów lit. a) i b) w przypadku braku zamiaru lądowania podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do DA/H lub MDA/H. Nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.

▼M21

NCC.OP.235 Operacje EFVS 200

a) Operator, który zamierza wykonywać operacje EFVS 200 z kredytem zaufania do działań operacyjnych i bez szczególnego zatwierdzenia, zapewnia, aby:

1) statek powietrzny posiadał certyfikat uprawniający do planowanych operacji;

2) wykorzystywano wyłącznie drogi startowe, FATO i procedury podejścia wg wskazań przyrządów odpowiednie dla operacji EFVS;

3) członkowie załogi lotniczej posiadali kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;

4) ustanowiono procedury operacyjne;

5) wszelkie istotne informacje dokumentowano w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

6) wszelkie istotne informacje dokumentowano w programie obsługi technicznej;

7) przeprowadzono oceny bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa operacji; oraz

8) w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględniono możliwości stosowanego systemu.

b) Operator nie może wykonywać operacji EFVS 200 podczas wykonywania operacji LVO.

c) Niezależnie od lit. a) ppkt 1) operator może korzystać z systemów polepszających widzenie podczas lotu, które spełniają minimalne kryteria w zakresie wykonywania operacji EFVS 200, pod warunkiem uzyskania zgody właściwego organu.

▼M1

PODCZĘŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH

NCC.POL.100 Ograniczenia operacyjne – wszystkie statki powietrzne

a) W każdej fazie operacji załadunek, masa i położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.

b) W statku powietrznym umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów lub ich kombinacje, przedstawiające w sposób wizualny obowiązujące ograniczenia operacyjne przewidziane w instrukcji AFM.

▼M1

NCC.POL.105 Masa i wyważenie oraz załadunek

a) Operator ustala masę oraz położenie środka ciężkości każdego statku powietrznego poprzez jego faktyczne zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Jeżeli nieznany jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, statek powietrzny jest ponownie ważony.

b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.

c) Operator określa masę wszystkich elementów statku powietrznego oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej statku powietrznego poprzez faktyczne ważenie, w tym wszelkiego bagażu załogi, lub zastosowanie mas standardowych. Określany jest wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości statku powietrznego. Do określenia suchej masy operacyjnej statku powietrznego za pomocą mas standardowych stosuje się następujące wartości dla członków załogi:

1) 85 kg łącznie z bagażem podręcznym dla członków załogi lotniczej/personelu specjalistycznego; oraz

2) 75 kg dla członków personelu pokładowego.

d) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy ustalenie wielkości ciężaru handlowego, w tym balastu, przez:

1) rzeczywiste zważenie;

2) określenie masy ciężaru handlowego zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu; lub

3) obliczenie masy pasażerów na podstawie deklaracji złożonej przez każdego pasażera osobiście bądź też w jego imieniu oraz poprzez dodanie wcześniej określonej stałej wartości uwzględniającej bagaż podręczny oraz ubranie, jeżeli liczba miejsc pasażerskich na pokładzie:

(i) jest mniejsza niż 10 – w przypadku samolotów; lub

(ii) jest mniejsza niż sześć – w przypadku śmigłowców.

e) Przy stosowaniu mas standardowych używa się następujących wartości:

1) w odniesieniu do pasażerów – wartości z tabeli 1 i 2, w których uwzględniono masy bagażu podręcznego i niemowląt zajmujących miejsce pasażerskie razem z osobą dorosłą:

Tabela 1

Standardowe masy pasażerów – statki powietrzne z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 20 lub więcej

Miejsca pasażerskie:	co najmniej 20		co najmniej 30
	Mężczyźni	Kobiety	Wszyscy dorośli
Dorośli	88 kg	70 kg	84 kg
Dzieci	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

Tabela 2

Standardowe masy pasażerów – statki powietrzne z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 19 lub mniej

Miejsca pasażerskie	1–5	6–9	10–19
Mężczyźni	104 kg	96 kg	92 kg
Kobiety	86 kg	78 kg	74 kg
Dzieci	35 kg	35 kg	35 kg

2) w odniesieniu do bagażu:

(i) dla samolotów z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 20 lub więcej – standardowe wartości masy dla bagażu rejestrowanego z tabeli 3;

Tabela 3

Standardowe masy bagażu – samoloty z łączną liczbą miejsc pasażerskich co najmniej 20

Rodzaj lotu	Standardowa masa bagażu
Krajowy	11 kg
W obszarze europejskim	13 kg
Międzykontynentalny	15 kg
Pozostałe	13 kg

(ii) dla śmigłowców z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 20 lub więcej – standardową masę bagażu rejestrowanego wynoszącą 13 kg.

f) W przypadku statków powietrznych z liczbą miejsc pasażerskich nieprzekraczającą 19 rzeczywistą masę rejestrowanego bagażu ustala się przez:

1) zważenie; lub

2) obliczenie na podstawie deklaracji złożonej przez każdego pasażera osobiście bądź też w jego imieniu. Jeżeli nie jest to wykonalne, stosuje się standardową masę minimalną wynoszącą 13 kg.

g) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy określenie masy ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.

h) Pilot dowódca dopilnowuje, by załadunek:

1) statku powietrznego odbywał się pod nadzorem personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje; oraz

2) ładunku handlowego był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.

i) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy przestrzeganie dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo oraz ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich.

▼M1

j) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymagania określone w lit. a)–i). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje zamierzonych operacji.

NCC.POL.110 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia

a) Przed każdym lotem operator ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie w taki sposób, aby limity masy i wyważenia statku powietrznego nie zostały przekroczone. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:

1) znaki rejestracyjne i typ statku powietrznego;

2) oznaczenie, numer oraz data rejsu (stosownie do przypadku);

3) imię i nazwisko pilota dowódcy;

4) imię i nazwisko osoby, która sporządziła dokument;

5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego;

▼M20

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;

▼M1

10) stosowane położenia środka ciężkości statku powietrznego; oraz

11) wartości graniczne masy i położenia środka ciężkości.

b) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator sprawdza spójność otrzymanych danych.

c) W przypadku gdy załadunek statku powietrznego nie jest nadzorowany przez pilota dowódcę, osoba nadzorująca załadunek potwierdza własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem zgodność ładunku i jego rozmieszczenia z dokumentacją dotyczącą masy i wyważenia sporządzoną przez pilota dowódcę. Pilot dowódca potwierdza akceptację tego dokumentu własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem.

d) Operator określa procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili w celu dopilnowania, by:

1) wszelkie zmiany wprowadzane w ostatniej chwili po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia były wprowadzane do dokumentów planowania lotu zawierających dokumentację masy i wyważenia;

2) określona była maksymalna dopuszczalna zmiana wprowadzana w ostatniej chwili dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku; oraz

3) sporządzana była nowa dokumentacja masy i wyważenia, jeżeli powyższa wartość maksymalna zostanie przekroczona.

NCC.POL.111 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia – złagodzenie wymagań

Niezależnie od przepisu NCC.POL.110 lit. a) pkt 5 określenie położenia środka ciężkości nie musi znajdować się w dokumentacji masy i wyważenia, jeżeli rozmieszczenie ładunku jest zgodne z wcześniej obliczoną tabelą wyważenia lub jeżeli można wykazać, że podczas zamierzonych operacji możliwe jest zapewnienie prawidłowego wyważenia, niezależnie od faktycznej masy ładunku.

▼M1

NCC.POL.115 Osiągi – postanowienia ogólne

Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, wyłącznie jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.

NCC.POL.120 Ograniczenia masy startowej – samoloty

Operator dopilnowuje, by:

a) masa samolotu przy rozpoczęciu startu nie przekraczała ograniczeń masy dla:

1) startu, przewidzianych w NCC.POL.125;

2) lotu po trasie z jednym silnikiem niepracującym, przewidzianych w NCC.POL.130; oraz

3) lądowania, przewidzianych w NCC.POL.135,

uwzględniając spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa;

b) masa samolotu przy starcie nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajduje się lotnisko lub miejsce operacji lotniczych, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy startowej; oraz

c) szacunkowa masa samolotu w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku planowanego lądowania lub miejscu operacji lotniczych, na którym planuje się wylądować, a także na dowolnym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego, nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajdują się te lotniska lub miejsca operacji lotniczych, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy do lądowania.

NCC.POL.125 Start – samoloty

a) Ustalając maksymalną masę startową, pilot dowódca bierze pod uwagę następujące wymagania:

1) obliczeniowa długość startu nie przekracza rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODA), przy długości zabezpieczenia wydłużonego startu nieprzekraczającej połowy rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (take-off run available, TORA);

2) obliczeniowa długość rozbiegu przy starcie nie przekracza rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (TORA);

3) dla startu przerwanego i kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V_1 określoną w instrukcji AFM; oraz

4) masa startowa przy starcie z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie przekracza masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na suchej drodze startowej.

▼M4

b) Z wyjątkiem samolotu wyposażonego w silnik turbośmigłowy i posiadającego maksymalną masę startową nie większą niż 5 700 kg, w przypadku wystąpienia niesprawności silnika podczas startu pilot dowódca dopilnowuje, by samolot mógł:

1) przerwać start i zatrzymać się w granicach rozporządzalnej długości przerwanego startu; lub

▼M4

2) kontynuować start i z odpowiednim zapasem ominąć wszystkie przeszkody na torze wznoszenia, do momentu gdy będzie mógł spełnić wymagania NCC.POL.130.

▼M1

NCC.POL.130 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym – samoloty

Pilot dowódca dopilnowuje, by w przypadku wystąpienia niesprawności silnika w dowolnym punkcie trasy samolot wielosilnikowy mógł kontynuować lot do odpowiedniego lotniska lub miejsca operacji lotniczych bez schodzenia poniżej minimalnej bezwzględnej wysokości przewyższenia nad przeszkodami.

NCC.POL.135 Lądowanie – samoloty

Pilot dowódca dopilnowuje, by na każdym lotnisku lub miejscu operacji lotniczych, po ominięciu wszystkich przeszkód na torze podejścia z bezpiecznym zapasem, samolot mógł wylądować i zatrzymać się, a wodnosamolot mógł zejść do dostatecznie małej prędkości w granicach rozporządzalnej długości lądowania. Należy uwzględnić spodziewane różnice w technikach podejścia i lądowania, jeżeli nie uwzględniono ich podczas planowania osiągów.

PODCZĘŚĆ D

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty

NCC.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści muszą być zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:

1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;

2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.A.245;

3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.A.250; lub

4) instalowane w samolocie.

b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:

1) zapasowe bezpieczniki;

2) niezależne przenośne źródła światła;

3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

4) uchwyt na mapy;

5) apteczki pierwszej pomocy;

6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

7) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

8) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

▼M15

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 w niniejszym załączniku;

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼M1

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.

e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCC.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) operatora;

▼M15

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

▼M1

c) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCC.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

NCC.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

a) system świateł antykolizyjnych;

b) światła nawigacyjne/pozycyjne;

c) światło lądowania;

d) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;

e) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;

f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz

g) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku wodnosamolotów.

NCC.IDE.A.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Samoloty użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

▼M1

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) ślizg; oraz

6) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.

b) Samoloty użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem lub w warunkach VMC w nocy bądź w warunkach, w których samolotu nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do co najmniej jednego z dodatkowych przyrządów, muszą być – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – wyposażone w:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

(i) skręt i ślizg;

(ii) położenie przestrzenne;

(iii) prędkość pionową; oraz

(iv) kurs stabilny;

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz

3) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

c) Zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, samoloty wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) ślizg lub zakręt i ślizg (stosownie do przypadku);

4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;

5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach;

6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach; oraz

7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach.

NCC.IDE.A.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) prędkość pionową;

6) skręt i ślizg;

▼M1

7) położenie przestrzenne;

8) kurs stabilny;

9) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

10) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;

c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową;

4) skręt i ślizg;

5) położenie przestrzenne;

6) kurs stabilny; oraz

7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach.

d) wymagane w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;

e) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;

f) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych.

g) drugie, niezależne urządzenie mierzące i wyświetlające wysokość bezwzględną; oraz

▼M15

h) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności głównego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie lub na tablicy przyrządów musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.

▼M1

NCC.IDE.A.130 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Samoloty użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCC.IDE.A.135 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (terrain awareness warning system, TAWS)

Samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich (MOPSC) większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:

a) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r.; lub

b) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 stycznia 2011 r.

▼M1

NCC.IDE.A.140 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 19 wyposaża się w system ACAS II, chyba że w rozporządzeniu (UE) nr 1332/2011 przewidziano inaczej.

NCC.IDE.A.145 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Poniższe rodzaje samolotów wyposaża się w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, gdy są użytkowane w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, na których na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych:

a) samoloty z kabiną ciśnieniową;

b) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg; oraz

c) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MOPSC większej niż dziewięć.

NCC.IDE.A.150 Dodatkowe wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia w nocy

a) Samoloty użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia wyposaża się w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.155 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej, obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.160 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

a) Następujące samoloty wyposaża się w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR):

1) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.; oraz

2) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 2 250 kg:

(i) certyfikowane do lotów z minimalną liczebnością załogi wynoszącą co najmniej dwóch pilotów;

(ii) wyposażone w silnik(-i) turboodrzutowy(-e) lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; oraz

(iii) dla których świadectwo typu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.

▼M8

b) CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

▼M18

1) ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2022 r.; lub

▼M8

2) ostatnich 2 godzin we wszystkich pozostałych przypadkach.

▼M1

c) Rejestrator CVR rejestruje w odniesieniu do skali czasowej:

1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;

2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałąkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce; oraz

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach nagłownych lub głośniku.

d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.

▼M8

f) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M1

NCC.IDE.A.165 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

a) Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.

b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkowania samolotu oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy.

c) Dane pochodzą z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

▼M8

e) Jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M1

NCC.IDE.A.170 Zapisy z łącza transmisji danych

a) Samoloty, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:

1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z samolotu, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem samolotu; oraz

3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres jaki został określony dla CVR w NCC.IDE.A.160.

▼M8

d) Jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M1

e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych CVR zawarte w NCC.IDE.A.160 lit. d) i e).

NCC.IDE.A.175 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli:

a) samolot, na którym wymagany jest CVR lub FDR, zostanie wyposażony w jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota; lub

b) samolot, na którym wymagany jest CVR i FDR, zostanie wyposażony w dwa zespolone rejestratory parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

▼M1

NCC.IDE.A.180 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Samoloty wyposaża się w:

1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;

2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;

3) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;

4) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:

(i) na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota; oraz

(ii) na każdym siedzeniu obserwatora położonym w kabinie załogi lotniczej;

oraz

5) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1980 r.

▼M15

b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi mieć:

1) jeden punkt zwalniania;

2) na siedzeniach dla minimalnej wymaganej liczby członków personelu pokładowego – dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;

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

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

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

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

B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Samoloty, na których z kabiny załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, wyposaża się w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

▼M1

NCC.IDE.A.190 Apteczka pierwszej pomocy

a) Samoloty wyposaża się w apteczki pierwszej pomocy zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1

Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy

Liczba zainstalowanych miejsc pasażerskich	Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 lub więcej	6

b) Apteczki pierwszej pomocy muszą być:

1) łatwo dostępne do użytku; oraz

2) utrzymywane w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCC.IDE.A.195 Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową

a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach bezwzględnych, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnych lotu, na których barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

1) wszystkich członków załogi oraz:

(i) 100 % pasażerów na czas, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym wypadku nie mniej niż 10 minut;

(ii) co najmniej 30 % pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 14 000–15 000 stóp, w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu; oraz

(iii) co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–14 000 stóp;

2) wszystkich osób znajdujących się w przedziale pasażerskim przez czas nie krótszy niż 10 minut, w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13 000 stóp w czasie 4 minut.

c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokości bezwzględnej lotu powyżej 25 000 stóp są dodatkowo wyposażane w:

1) urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie; oraz

2) maski umożliwiające szybkie nałożenie dla członków załogi lotniczej.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

a) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej lotu, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej lotu, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego jest większa niż 13 000 stóp.

NCC.IDE.A.205 Gaśnice ręczne

a) Samoloty wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

1) w kabinie załogi lotniczej; oraz

2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCC.IDE.A.206 Topory i łom awaryjny

a) Samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż dziewięć wyposaża się w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczany w kabinie załogi lotniczej.

b) W przypadku samolotów o MOPSC większej niż 200 dodatkowy topór lub łom awaryjny jest umieszczany w kuchni usytuowanej najbliżej tyłu samolotu lub w jej pobliżu.

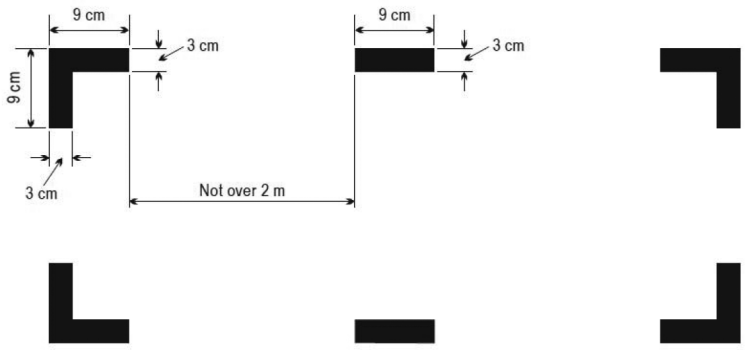
c) Topory i łomy awaryjne rozmieszczone w przedziale pasażerskim muszą być niewidoczne dla pasażerów.

NCC.IDE.A.210 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



▼M1

NCC.IDE.A.215 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

▼M8

a) Samoloty wyposaża się w:

1) ELT dowolnego typu lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;

2) automatyczny ELT lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.

▼M1

b) ELT dowolnego typu umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Loty nad obszarami wodnymi

a) Poniższe samoloty wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone:

1) samoloty lądowe użytkowane nad obszarami wodnymi w odległości większej niż 50 mil morskich od lądu lub do startów lub lądowań na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej, gdzie – zdaniem pilota dowódcy – tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania; oraz

2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi.

b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania samolotem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.

d) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz

3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Wyposażenie ratownicze

a) Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:

1) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

2) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny ELT(S); oraz

3) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla planowanej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

b) Dodatkowe wyposażenie ratownicze, o którym mowa w lit. a) pkt 3, nie musi znajdować się pokładzie, jeżeli samolot:

1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:

(i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym, dla samolotów będących w stanie kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność silnika krytycznego/silników krytycznych; lub

(ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową dla wszystkich innych samolotów;

lub

2) pozostaje w odległości od obszarów umożliwiających wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadająca 90 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku samolotów certyfikowanych zgodnie ze stosownymi standardami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCC.IDE.A.240 Słuchawki nagłowne

a) Samoloty wyposaża się w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym bądź ich odpowiednikiem dla każdego członka załogi lotniczej na jego stanowisku pracy w kabinie załogi lotniczej.

b) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy wyposaża się w przycisk nadawania na sterownicy ręcznego sterowania przechyleniem i pochyleniem u każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.245 Wyposażenie łączności radiowej

a) Jeżeli samoloty użytkowane są według IFR lub w nocy bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w wyposażenie łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:

1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;

2) otrzymywanie informacji meteorologicznych w dowolnym momencie lotu;

3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz

4) łączność na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Wyposażenie nawigacyjne

a) Samoloty wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:

1) planem lotu ATS, w stosownych przypadkach; oraz

2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

b) W samolotach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.

c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

▼M9

d) W przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼M15

e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Transponder

Samoloty wyposaża się we wtórny radar dozorowania (secondary surveillance radar, SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz w inne funkcje transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.

▼M1

SEKCJA 2

Śmigłowce

NCC.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści muszą być zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:

1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;

▼M1

2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.H.245;

3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.H.250; lub

4) instalowane w śmigłowcu.

b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:

1) niezależne przenośne źródło światła;

2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

3) uchwyt na mapy;

4) apteczka pierwszej pomocy;

5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

6) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

7) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

▼M15

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 w niniejszym załączniku;

2) przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼M1

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.

e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCC.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) operatora;

▼M15

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

▼M1

c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

a) system świateł antykolizyjnych;

b) światła nawigacyjne/pozycyjne;

c) światło lądowania;

d) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;

e) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;

f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz

g) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

NCC.IDE.H.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Śmigłowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

   1) kurs magnetyczny;

   2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

   3) barometryczną wysokość bezwzględną;

   4) prędkość przyrządową; oraz

   5) ślizg.

b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem lub w warunkach VMC w nocy, bądź w warunkach widzialności poniżej 1 500 m, czy też w warunkach, w których śmigłowca nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do co najmniej jednego dodatkowego przyrządu, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:

   1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

      (i) położenie przestrzenne;

      (ii) prędkość pionową; oraz

      (iii) kurs stabilny;

   2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz

   3) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

c) Zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, śmigłowiec wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:

   1) barometryczną wysokość bezwzględną;

▼M1

2) prędkość przyrządową;

3) ślizg;

4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;

5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach; oraz

6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach.

NCC.IDE.H.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) prędkość pionową;

6) ślizg;

7) położenie przestrzenne;

8) kurs stabilny; oraz

9) temperaturę powietrza zewnętrznego;

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;

c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową;

4) ślizg;

5) położenie przestrzenne; oraz

6) kurs stabilny;

d) wymagane w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;

e) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;

f) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych; oraz

g) dodatkowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne, jako przyrząd rezerwowy.

▼M1

NCC.IDE.H.130 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCC.IDE.H.145 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Śmigłowce o MOPSC większej niż dziewięć, użytkowane według IFR lub w nocy, wyposaża się w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, w przypadku gdy aktualne komunikaty meteorologiczne wskazują, że na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.

NCC.IDE.H.150 Dodatkowe wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia w nocy

a) Śmigłowce użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia wyposaża się w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

NCC.IDE.H.155 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.H.160 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 7 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w rejestrator CVR.

b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich dwóch godzin.

c) Rejestrator CVR rejestruje w odniesieniu do skali czasowej:

   1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;

   2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

   3) tło dźwiękowe kabiny pilota, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu załogi; oraz

   4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach nagłownych lub głośniku.

d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.

▼M8

f) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M1

NCC.IDE.H.165 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 3 175 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.

b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkowania śmigłowca oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin jego pracy.

c) Dane muszą pochodzić ze śmigłowca ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim śmigłowiec jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.

▼M8

e) Jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M1

NCC.IDE.H.170 Zapisy z łącza transmisji danych

a) Śmigłowce, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:

1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z śmigłowca, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem śmigłowca; oraz

▼M1

3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres jaki został określony dla CVR w NCC.IDE.H.160.

▼M8

d) Jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M1

e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych CVR zawarte w NCC.IDE.H.160 lit. d) i e).

NCC.IDE.H.175 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie śmigłowca znajduje się jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

NCC.IDE.H.180 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Śmigłowce wyposaża się w:

1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;

2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;

3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r., pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia dla każdego pasażera w wieku 24 miesięcy lub starszego;

4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;

5) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej; oraz

6) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1980 r.

b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi:

1) posiadać jeden punkt zwalniania; oraz

2) na siedzeniach załogi lotniczej, wszystkich siedzeniach położonych obok siedzenia pilota oraz na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, obejmować dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie.

▼M1

NCC.IDE.H.185 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Śmigłowce, w których z siedzenia/siedzeń załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, wyposaża się w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

NCC.IDE.H.190 Apteczka pierwszej pomocy

a) Śmigłowce wyposaża się w co najmniej jedną apteczkę pierwszej pomocy.

b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:

1) łatwo dostępna do użytku; oraz

2) utrzymywana w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCC.IDE.H.200 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

a) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego jest większa niż 13 000 stóp.

NCC.IDE.H.205 Gaśnice ręczne

a) Śmigłowce wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

1) w kabinie załogi lotniczej; oraz

2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

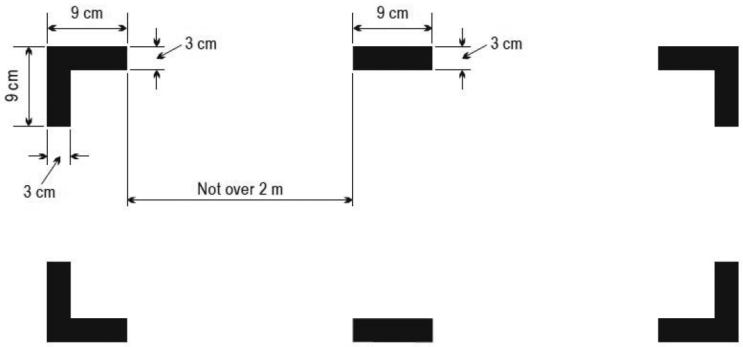
NCC.IDE.H.210 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca, odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej, muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

▼M1

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCC.IDE.H.215 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

a) Śmigłowce wyposaża się w co najmniej jeden automatyczny awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT).

▼M9

_____

▼M1

c) ELT dowolnego typu umożliwia jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Kamizelki ratunkowe

a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które muszą zostać założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone, podczas:

1) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu;

2) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; bądź

3) startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, jeżeli tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.

b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Kombinezony ratunkowe członków załogi

Każdy członek załogi musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy, jeżeli pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:

a) loty nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu większej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; oraz

b) dostępne pilotowi dowódcy/dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Tratwy ratunkowe, zestawy ratunkowego awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego ELT oraz wyposażenie ratownicze podczas długotrwałych lotów nad obszarami wodnymi

Śmigłowce użytkowane:

a) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; bądź

b) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu, a także kiedy pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka,

wyposaża się w:

1) w przypadku śmigłowców przewożących mniej niż 12 osób, co najmniej jedną tratwę o pojemności nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie, przechowywaną w sposób ułatwiający jej szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;

2) w przypadku śmigłowców przewożących więcej niż 11 osób, co najmniej dwie tratwy ratunkowe, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej, o łącznej pojemności wystarczającej do zabrania wszystkich osób przewożonych na pokładzie, oraz – w razie utraty jednej tratwy – o odpowiedniej przeciążalności pozostałych tratw umożliwiającej zabranie wszystkich osób znajdujących się na pokładzie śmigłowca;

3) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny ELT(S) dla każdej wymaganej tratwy ratunkowej; oraz

4) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCC.IDE.H.230 Wyposażenie ratownicze

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:

a) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

b) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny ELT(S); oraz

c) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla planowanej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

▼M9

———————

▼M1

NCC.IDE.H.232 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi — wyposażenie różne

Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

a) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowcem na wodzie, odpowiednie do jego gabarytów, masy i cech obsługi; oraz

b) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.

▼M15

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

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

▼M1

NCC.IDE.H.240 Słuchawki nagłowne

Zawsze gdy wymagany jest system łączności radiowej lub radionawigacji, śmigłowiec wyposaża się w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie oraz przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCC.IDE.H.245 Wyposażenie łączności radiowej

a) Jeżeli śmigłowce są użytkowane według IFR lub w nocy bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w wyposażenie łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:

1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;

2) otrzymywanie informacji meteorologicznych;

3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz

4) łączność na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

c) W przypadku gdy wymagany jest system łączności radiowej, oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisami NCC.IDE.H.155 śmigłowce wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota i członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCC.IDE.H.250 Wyposażenie nawigacyjne

a) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:

1) planem lotu ATS, w stosownych przypadkach; oraz

2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

b) W śmigłowcach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.

c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

▼M9

d) W przypadku gdy operacje PBN są konieczne, statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼M15

e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Transponder

Śmigłowce wyposaża się we wtórny radar dozorowania (secondary surveillance radar, SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz w inne funkcje transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

▼M9

NCC.IDE.H.260 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

   W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.

▼M1

ZAŁĄCZNIK VII

▼M5

OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM

▼M1

[CZĘŚĆ NCO]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

NCO.GEN.100 Właściwy organ

a) Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

▼M15

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

▼M1

NCO.GEN.101 Sposoby spełnienia wymagań

W celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi operator może stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań w stosunku do sposobów przyjętych przez Agencję.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Loty zapoznawcze

▼M9

Loty zapoznawcze, o których mowa w art. 6 ust. 4a lit. c) niniejszego rozporządzenia, jeśli wykonywane są zgodnie z przepisami niniejszego załącznika, muszą:

▼M14

a) rozpoczynać się i kończyć na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej;

▼M9

b) być wykonywane według VFR w dzień;

c) być nadzorowane przez wyznaczoną osobę odpowiedzialną za ich bezpieczeństwo; oraz

d) spełniać wszelkie inne warunki określone przez właściwy organ.

▼M15

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

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

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

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

▼M15

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

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

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

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

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

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

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

3) każdą usterkę lub nieprawidłowe działanie techniczne występujące w czasie, gdy statek powietrzny znajduje się pod jego nadzorem operacyjnym, zgłasza się natychmiast po zakończeniu lotu do organizacji, o której mowa w lit. c);

4) posiadacz AOC otrzymuje kopię każdego zgłoszenia o zdarzeniu dotyczącego lotów wykonywanych z użyciem danego statku powietrznego, wypełnionego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniem (UE) 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

a) Pilot dowódca odpowiada za:

1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na jego pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego zgodnie z pkt 1.c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kursu lotu w interesie bezpieczeństwa;

3) zapewnienie, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych były wykonywane zgodnie z pkt 1.b załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

4) rozpoczęcie lotu wyłącznie wtedy, gdy upewni się, że uwzględnione zostały wszystkie ograniczenia operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mianowicie:

(i) statek powietrzny jest zdatny do lotu;

(ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;

▼M14

(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że – w stosownych przypadkach – lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z pkt NCO.IDE.A.105 lub NCO.IDE.H.105;

▼M11

(iv) masa statku powietrznego oraz położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatności do lotu;

▼M1

(v) całe wyposażenie, bagaż i ładunek zostały odpowiednio załadowane i możliwe jest przeprowadzenie ewakuacji awaryjnej; ►M9 ——————— ◄

(vi) ograniczenia użytkowania statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu; ►M9 oraz ◄

▼M9

(vii) wszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne na potrzeby PBN są odpowiednie i aktualne;

▼M1

5) nierozpoczynanie lotu, jeżeli jest on niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z takich przyczyn, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;

6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy jego zdolność do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z przyczyn takich, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;

7) podjęcie decyzji o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi zgodnie z – odpowiednio – wykazem odchyleń w konfiguracji (configuration deviation list, CDL) lub wykazem wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL); oraz

8) odnotowywanie danych związanych z użytkowaniem i wszelkimi znanymi lub podejrzewanymi usterkami statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego.

b) Pilot dowódca dopilnowuje, by podczas krytycznych faz lotu, bądź zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, wszyscy członkowie załogi pozostawali na wyznaczonych im stanowiskach w pozycji siedzącej i nie wykonywali żadnych czynności poza czynnościami wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

c) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części bagażu lub ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.

d) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.

e) W sytuacji awaryjnej, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, pilot dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.

▼M1

f) Podczas lotu pilot dowódca:

▼M11

1) ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa, kiedy przebywa na swoim stanowisku; oraz

▼M1

2) pozostaje za sterami statku powietrznego przez cały czas, chyba że kontrolę nad statkiem powietrznym przejmuje inny pilot.

g) W razie aktu bezprawnej ingerencji pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.

h) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego, skutkującego poważnymi obrażeniami lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia, pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110 Przestrzeganie prawa, przepisów i procedur

a) Pilot dowódca przestrzega prawa, przepisów i procedur państw, w których użytkowany jest statek powietrzny.

b) Pilot dowódca jest zaznajomiony z obowiązującymi prawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania jego obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, dla lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, które planuje się wykorzystać, oraz dla związanych z nimi urządzeń żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 1.a załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

NCO.GEN.115 Kołowanie samolotu

Kołowanie samolotu po polu manewrowym lotniska odbywa się wyłącznie wtedy, gdy osoba zasiadająca za sterami:

a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub

b) została wyznaczona przez operatora oraz:

1) została przeszkolona w zakresie kołowania danego samolotu;

2) została przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;

3) została przeszkolona w zakresie układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz

4) spełnia standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

NCO.GEN.120 Uruchomienie wirnika – śmigłowce

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się wyłącznie wtedy, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

▼M14

NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne

Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na korzystanie na pokładzie statku powietrznego z przenośnych urządzeń elektronicznych, w tym z elektronicznej torby pilota (EFB), mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów i wyposażenia statku powietrznego lub na możliwości eksploatacji statku przez członków załogi lotniczej.

▼M1

NCO.GEN.130 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Poza przypadkami, gdy statek powietrzny startuje i ląduje na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej, operator zapewnia nieprzerwaną dostępność wykazów zawierających informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

NCO.GEN.135 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:

1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub równoważny(-e) dokument(-y);

2) oryginał świadectwa rejestracji;

3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);

4) w stosownych przypadkach, świadectwo zdatności w zakresie hałasu,;

5) w stosownych przypadkach, wykaz zatwierdzeń szczególnych;

6) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;

7) polisa/polisy ubezpieczenia OC;

8) dziennik podróży statku powietrznego lub dokument równoważny;

9) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;

10) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące ►M4 obszar proponowanej trasy lotu ◄ oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;

11) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytujące i przechwytywane statki powietrzne;

12) w stosownych przypadkach, EL lub CDL; oraz

13) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.

b) Niezależnie od przepisów lit. a) podczas lotów:

1) dla których przewiduje się start i lądowanie na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej; lub

2) odbywających się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ,

dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–8, można zostawić na lotnisku/miejscu operacji lotniczej.

▼M14

_____

▼M1

d) Na żądanie właściwego organu pilot dowódca udostępnia w rozsądnym terminie wymaganą dokumentację pokładową.

▼M1

NCO.GEN.140 Transport materiałów niebezpiecznych

a) Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej (z późniejszymi zmianami) w połączeniu z przepisami Instrukcji Technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.

b) Materiały niebezpieczne transportowane są wyłącznie przez operatorów zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, chyba że:

1) nie podlegają one przepisom Instrukcji Technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji; lub

2) są przenoszone przez pasażerów lub pilota dowódcę bądź znajdują się w bagażu zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych.

3) są przenoszone przez operatorów statków powietrznych ELA2.

c) Pilot dowódca podejmuje wszelkie uzasadnione działania w celu uniemożliwienia nieumyślnego wniesienia materiałów niebezpiecznych na pokład.

d) W zakresie zgodnym z Instrukcjami Technicznymi pilot dowódca niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia wszelkie wypadki lub incydenty z materiałami niebezpiecznymi.

e) Pilot dowódca dopilnowuje, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

▼M9

f) Uzasadnione ilości artykułów i substancji, które zostałyby w innym przypadku zaklasyfikowane jako materiały niebezpieczne i które są wykorzystywane w celu łatwiejszego zapewnienia bezpieczeństwa lotu, w sytuacji gdy ich obecność na pokładzie statku powietrznego jest wskazana, gdyż zapewnia ich natychmiastową dostępność do celów operacyjnych, uznaje się za dopuszczone na mocy pkt 1.2.2.1 lit. a) Instrukcji Technicznych. Powyższe jest niezależne od tego, czy takie artykuły lub substancje są wymagane na pokładzie lub przewidziane do użycia w związku z danym lotem.

Pakowanie lub załadunek na pokład powyższych artykułów i substancji przeprowadza się na odpowiedzialność pilota dowódcy, w taki sposób, aby zminimalizować zagrożenia dla członków załogi, pasażerów, ładunku lub statku powietrznego podczas użytkowania statku powietrznego.

▼M1

NCO.GEN.145 Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa

Operator wdraża:

a) wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.135 lit. c); oraz

b) wszelkie wydane przez Agencję obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa, w tym dyrektywy dotyczące zdatności do lotu.

NCO.GEN.150 Dziennik podróży

Szczegółowe dane dotyczące statku powietrznego, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się dla każdego lotu lub serii lotów w postaci dziennika podróży lub dokumentu równoważnego.

▼M1

NCO.GEN.155 Wykaz wyposażenia minimalnego

a) Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) można sporządzić z uwzględnieniem następujących kwestii:

1) dokument ten przewiduje sytuację, w której statek powietrzny jest użytkowany – w określonych warunkach – mimo że konkretne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają w chwili rozpoczynania lotu;

2) dokument ten zostaje opracowany osobno dla każdego statku powietrznego z uwzględnieniem stosownych warunków operacyjnych i obsługi technicznej operatora; oraz

3) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) opracowuje się w oparciu o odpowiedni główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) określony w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 ([1]), przy czym nie może on być mniej restrykcyjny niż MMEL.

b) MEL oraz wszelkie poprawki do niego są zgłaszane właściwemu organowi.

PODCZĘŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE

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

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

▼M21

NCO.OP.101 Sprawdzanie i nastawienie wysokościomierza

a) Przed każdym odlotem pilot dowódca sprawdza, czy wysokościomierz działa prawidłowo.

b) Pilot dowódca stosuje odpowiednie nastawienie wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające każdą procedurę ustaloną przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej.

———————

NCO.OP.110 Minima operacyjne lotniska – samoloty i śmigłowce

a) Dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) pilot dowódca określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.

b) W stosownych przypadkach w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględnia się wszystkie poniższe elementy:

1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;

3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);

4) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;

([1]) Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

▼**M21**

5) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastrukturę;

6) wysokość bezwzględną zapewniającą minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP), jeżeli została ustalona;

7) przeszkody w strefach wznoszenia i marginesy przewyższenia;

8) kompetencje i odpowiednie doświadczenie operacyjne pilota dowódcy;

9) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów, jeżeli ją ustanowiono;

10) cechy lotniska i rodzaj służby żeglugi powietrznej (ANS), jeżeli jest dostępna;

11) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;

12) warunki określone we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych.

NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska — dwuwymiarowe (2D) i trójwymiarowe (3D) operacje podejścia

a) Wysokość względna decyzji (DH) stosowna dla trójwymiarowej (3D) operacji podejścia lub dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia z wykorzystaniem techniki podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (CDFA) nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;

2) w stosownych przypadkach, wysokość względna decyzji lub minimalna względna wysokość schodzenia opublikowanej procedury podejścia;

3) minimum systemu przewidziane w tabeli 1;

4) minimalna wysokość względna decyzji określona w instrukcji użytkowania w locie (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.

b) Wartość MDH dla dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia bez wykorzystania techniki podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (CDFA) nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;

2) w stosownych przypadkach MDH opublikowanej procedury podejścia;

3) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub

4) MDH określona w instrukcji AFM, jeżeli jest tam podana.

▼**M21**

Tabela 1

Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar podejścia precyzyjnego (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Podejście typu „punkt w przestrzeni” – śmigłowce	250
LOC z lub bez DME	250
SRA (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec przynajmniej na 2 Mm)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

a) MDH dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) opublikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;

2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub

3) DH/MDH z poprzedzającej procedury podejścia wg wskazań przyrządów.

▼M21

b) Minimalna widzialność dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana; lub

2) minimalna widzialność z tabeli 1.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna VIS (w metrach)	1 500	1 500	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem ◄

MDH podejścia z okrążenia wykonywanego na śmigłowcu nad lądem nie może być niższa niż 250 stóp przy widzialności meteorologicznej nie mniejszej niż 800 m.

NCO.OP.115 Procedury odlotu i podejścia — samoloty i śmigłowce

a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo lotniska, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, które mają zostać wykorzystane.

b) Pilot dowódca może odejść od opublikowanej trasy odlotowej, trasy przylotowej lub procedury podejścia, jeżeli:

1) możliwe jest spełnienie kryteriów przewyższenia nad przeszkodami, warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione i przestrzegana jest treść zezwoleń wydawanych przez jednostkę ATC; lub

2) jest naprowadzany radarowo przez jednostkę ATC.

▼M9

NCO.OP.116 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów – samoloty i śmigłowce

W przypadku gdy PBN jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, pilot dowódca zapewnia, aby:

a) odpowiednia specyfikacja nawigacyjna PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz

b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.

▼M14

NCO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe – samoloty i śmigłowce

▼M1

Pilot dowódca uwzględnia opublikowane procedury przeciwhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywoływanego przez statki powietrzne, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

▼M11

_____

▼M20

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 osiągi 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.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca dopilnowuje, by przed lotem lub podczas lotu, stosownie do przypadku, pasażerowie zostali zapoznani z wyposażeniem i procedurami awaryjnymi.

NCO.OP.135 Przygotowanie lotu

▼M9

a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne urządzenia satelitarne, instalacje naziemne lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.

▼M21

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony ze wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu według IFR, obejmuje:

1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz

2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków meteorologicznych.

NCO.OP.140 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne dla miejsca docelowego wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – pułap chmur co najmniej 1 000 stóp powyżej wysokości DH/MDH dla dostępnej procedury podejścia wg wskazań przyrządów (IAP) oraz widzialność co najmniej 5 000 m.

NCO.OP.141 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – śmigłowce

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne dla miejsca docelowego wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – pułap chmur co najmniej 1 000 stóp powyżej wysokości DH/MDH dla dostępnej procedury podejścia wg wskazań przyrządów oraz widzialność co najmniej 3 000 m.

NCO.OP.142 Lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego – operacje podejścia według wskazań przyrządów

Pilot dowódca wybiera lotnisko jako lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli:

a) procedura podejścia wg wskazań przyrządów bez konieczności użycia GNSS jest dostępna na lotnisku docelowym lub na lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego albo

b) spełnione są wszystkie następujące warunki:

1) urządzenia pokładowe GNSS obsługują system wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym SBAS;

2) lotnisko docelowe, dowolne lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego i trasa między nimi znajdują się na obszarze obsługi SBAS;

3) oczekuje się, że w przypadku nieoczekiwanego braku dostępności systemu SBAS dostępny jest system wspomagający oparty na wyposażeniu pokładowym ABAS;

4) zostaje wybrana procedura podejścia wg wskazań przyrządów (na lotniku docelowym albo na lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego), która nie jest uzależniona od dostępności systemu SBAS;

5) w przypadku braku dostępności GNSS lot można bezpiecznie wykonać dzięki odpowiednim czynnościom przewidzianym w sytuacjach awaryjnych.

NCO.OP.143 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – samoloty

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

a) w przypadku lotniska zapasowego przy dostępnej operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH mniejszej niż 250 stóp

▼M21

1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości względnej decyzji (DH) lub minimalnej względnej wysokości schodzenia (MDH) związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m; lub

b) w przypadku lotniska zapasowego przy operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH lub MDH równej przynajmniej 250 stóp

1) pułap chmur co najmniej 400 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 3 000 m; lub

c) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:

1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz

2) widzialność co najmniej 5 000 m.

NCO.OP.144 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – śmigłowce

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

a) w przypadku lotniska zapasowego z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów:

1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy; lub

b) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:

1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy.

▼M1

NCO.OP.145 Uzupełnianie paliwa w czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

a) W czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełnia się benzyny lotniczej lub paliw typu wide-cut ani mieszanek tych rodzajów paliwa w zbiornikach statku powietrznego.

▼M20

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.

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 użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);

▼M20

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.

▼M11

NCO.OP.150 Przewóz pasażerów

Pilot dowódca zapewnia, by przed rozpoczęciem i po rozpoczęciu kołowania, startu i lądowania, a także zawsze, kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub koję i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system przytrzymujący.

▼M1

NCO.OP.155 Palenie tytoniu na pokładzie — samoloty i śmigłowce

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

a) kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa; oraz

b) podczas uzupełniania paliwa statku powietrznego.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Warunki meteorologiczne

▼M21

a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.

b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.

▼M1

c) Jeżeli dany lot zawiera segmenty VFR i IFR, informacje meteorologiczne, o których mowa w lit. a) i b), stosuje się odpowiednio.

NCO.OP.165 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury naziemne

Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji, mogących ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji AFM.

▼M1

NCO.OP.170 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

a) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub celowo wlatuje w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenie, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach zgodnie z pkt 2.a.5 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

b) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany, lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, pilot dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość lub trasę, oraz – w razie konieczności – zgłaszając służbom ATC sytuację awaryjną.

▼M21

NCO.OP.175 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

a) z dostępnych informacji wynika, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego;

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

a) Pilot dowódca, przewożąc pasażerów lub ładunek, nie przeprowadza symulacji:

1) sytuacji wymagających zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; ani

2) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

▼M14

b) Niezależnie od lit. a), w przypadku gdy loty szkoleniowe prowadzi organizacja szkoleniowa, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, takie sytuacje mogą być symulowane w obecności uczniów-pilotów na pokładzie.

▼M20

NCO.OP.185 Zarządzanie paliwem/energią 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.

▼M20

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.

▼M9

NCO.OP.190 Użycie dodatkowego tlenu

a) Pilot dowódca musi dopilnować, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy pilot dowódca ustali, że na wysokości bezwzględnej planowanego lotu brak tlenu może doprowadzić do upośledzenia zdolności członków załogi oraz musi dopilnować, aby dodatkowy tlen był dostępny dla pasażerów w sytuacji, gdy brak tlenu może mieć na nich szkodliwy wpływ.

b) We wszystkich pozostałych przypadkach, gdy pilot dowódca nie jest w stanie określić, jaki może być wpływ braku tlenu na osoby znajdujące się na pokładzie, zapewnia, by:

1) wszyscy członkowie załogi wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie pasażerskiej mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

2) wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie używały dodatkowego tlenu przez każdy okres czasu, w którym barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie pasażerskiej jest większa niż 13 000 stóp.

▼M1

NCO.OP.195 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez pilota dowódcę lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi pilot dowódca podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

NCO.OP.200 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)

Jeżeli stosowany system to ACAS II, procedury operacyjne i szkolenia są zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011.

▼M21

NCO.OP.205 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, że:

a) z dostępnych informacji wynika, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo podejścia, lądowania lub nieudanego podejścia; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego; oraz

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

NCO.OP.206 Warunki do podejścia i lądowania – śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, że:

a) z dostępnych informacji wynika, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo podejścia, lądowania lub nieudanego podejścia; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego;

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

NCO.OP.210 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia – samoloty i śmigłowce

a) Jeżeli decydująca wartość RVR dla zamierzonej do użycia przy lądowaniu drogi startowej wynosi mniej niż 550 m (lub mniej niż jakakolwiek inna wartość ustalona zgodnie z zatwierdzeniem na podstawie SPA.LVO), operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:

1) poniżej punktu, w którym statek powietrzny znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do segmentu podejścia końcowego, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.

b) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.

c) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)

Jeżeli stosowany jest ACAS II, pilot dowódca musi stosować odpowiednie procedury operacyjne oraz być odpowiednio wyszkolony.

▼M1

PODCZĘŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH

NCO.POL.100 Ograniczenia użytkowania – wszystkie statki powietrzne

▼M11

a) W każdej fazie operacji załadunek, masa oraz położenie środka ciężkości (ang. *centre of gravity*, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w równoważnym dokumencie.

▼M1

b) W statku powietrznym umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów lub ich kombinacje, przedstawiające w sposób wizualny obowiązujące ograniczenia użytkowania przewidziane w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM).

▼M11

NCO.POL.105 Ważenie

a) Operator zapewnia, by masę oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania danego statku powietrznego. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.

▼M14

b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.

▼M1

NCO.POL.110 Osiągi – zasady ogólne

Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, wyłącznie jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.

PODCZĘŚĆ D

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty

NCO.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:

1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;

▼M1

2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.A.190;

3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.A.195; lub

4) instalowane w samolocie.

▼M15

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

1) zapasowe bezpieczniki;

2) niezależne przenośne źródła światła;

3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

4) apteczka pierwszej pomocy;

5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

6) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;

7) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;

8) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195 w załączniku VII;

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼M1

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.

e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub

b) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

NCO.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

▼M1

a) system świateł antykolizyjnych;

b) światła nawigacyjne/pozycyjne;

c) światło lądowania;

d) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;

e) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;

f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz

g) światła wymagane zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku wodnosamolotów.

NCO.IDE.A.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Samoloty użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową; oraz

5) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.

b) Samoloty użytkowane w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) w nocy lub w warunkach, w których samolotu nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

(i) skręt i ślizg;

(ii) położenie przestrzenne;

(iii) prędkość pionową; oraz

(iv) kurs stabilny;

oraz

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych.

c) Samoloty użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

▼M1

NCO.IDE.A.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) prędkość pionową;

6) skręt i ślizg;

7) położenie przestrzenne;

8) kurs stabilny;

9) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

10) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha;

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz

c) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

NCO.IDE.A.130 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (terrain awareness warning system, TAWS)

Samoloty z napędem turbinowym z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:

a) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r.; lub

b) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 stycznia 2011 r.

NCO.IDE.A.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCO.IDE.A.140 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Samoloty wyposaża się w:

1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;

▼M15

2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;

▼M1

3) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy; oraz

▼M9

4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu załogi lotniczej, posiadający jeden punkt zwalniania dla samolotów z CofA wydanym raz pierwszy w dniu lub po dniu 25 sierpnia 2016 r.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Apteczka pierwszej pomocy

a) Samoloty wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.

b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:

1) łatwo dostępna do użytku; oraz

2) utrzymywana w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCO.IDE.A.150 Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową

a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach bezwzględnych, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna w przedziałach pasażerskich wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

1) wszystkich członków załogi oraz:

(i) 100 % pasażerów na czas, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym przypadku nie mniej niż 10 minut;

(ii) co najmniej 30 % pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 14 000–15 000 stóp, w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu; oraz

(iii) co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–14 000 stóp;

oraz

2) wszystkich osób znajdujących się w przedziale pasażerskim na czas nie krótszy niż 10 minut, w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13 000 stóp w ciągu 4 minut.

c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp są dodatkowo wyposażane w urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane, gdy podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z NCO.OP.190, muszą posiadać wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Gaśnice ręczne

▼M14

a) Samoloty, z wyjątkiem samolotów ELA1, wyposażone są w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

1) w kabinie załogi lotniczej; oraz

2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

▼M1

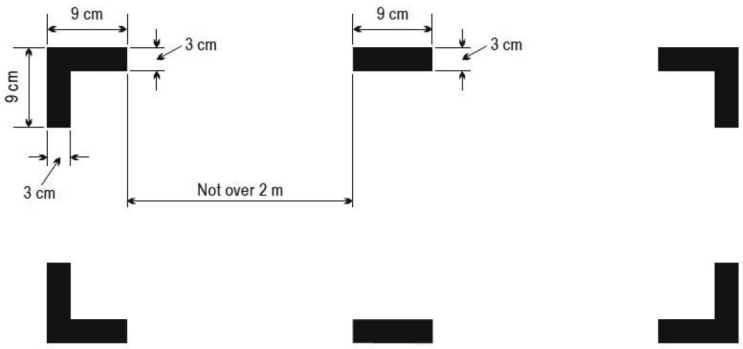
b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCO.IDE.A.165 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCO.IDE.A.170 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

a) Samoloty wyposaża się w:

1) nadajnik ELT dowolnego typu, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;

2) automatyczny nadajnik ELT, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub

3) ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub pasażera, w przypadku samolotów z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej.

b) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Loty nad obszarami wodnymi

a) Poniższe samoloty wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które muszą zostać założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone:

1) jednosilnikowe samoloty lądowe, w przypadku:

▼M1

(i) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub

(ii) startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, jeżeli w opinii pilota dowódcy tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania;

2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi; oraz

3) samoloty użytkowane w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości.

b) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

1) jedną kotwicę;

2) jedną kotwicę morską (dryfkotwę), jeżeli jest konieczna do pomocy przy manewrowaniu; oraz

3) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.

c) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz

3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCO.IDE.A.180 Wyposażenie ratownicze

Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe, w tym w środki podtrzymania życia, odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

NCO.IDE.A.190 Wyposażenie łączności radiowej

a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach, które spełniają wymagania dotyczące przestrzeni powietrznej.

b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

c) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

NCO.IDE.A.195 Wyposażenie nawigacyjne

a) Samoloty użytkowane na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, wyposaża się w niezbędne wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:

▼M1

1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz

2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

b) W samolotach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia, pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.

c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

▼M9

d) W przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼M15

e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Pilot dowódca zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, pilot dowódca musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach pilot nie korzysta z przedmiotowych danych.

▼M1

SEKCJA 2

Śmigłowce

NCO.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:

1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;

2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.H.190;

3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.H.195; lub

4) instalowane w śmigłowcu.

▼M15

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

1) niezależne przenośne źródła światła;

2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

3) apteczka pierwszej pomocy;

4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

5) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;

6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;

7) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195 w załączniku VII;

2) przyrządy i wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼M1

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.

e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub

b) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

a) system świateł antykolizyjnych;

b) światła nawigacyjne/pozycyjne;

c) światło lądowania;

d) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;

e) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;

f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz

▼M1

g) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

NCO.IDE.H.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Śmigłowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową; oraz

5) ślizg.

b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC w nocy lub w warunkach widzialności poniżej 1 500 m bądź w warunkach, w których śmigłowca nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

(i) położenie przestrzenne;

(ii) prędkość pionową; oraz

(iii) kurs stabilny; oraz

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych.

c) Śmigłowce użytkowane przy widzialności poniżej 1 500 m lub w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

NCO.IDE.H.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) prędkość pionową;

6) ślizg,

7) położenie przestrzenne;

8) kurs stabilny; oraz

9) temperaturę powietrza zewnętrznego;

▼M1

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;

c) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem; oraz

d) dodatkowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne, jako przyrząd rezerwowy.

NCO.IDE.H.126 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCO.IDE.H.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCO.IDE.H.140 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Śmigłowce wyposaża się w:

▼M15

1) siedzenie lub koję dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej, lub stanowisko dla każdego znajdującego się na pokładzie członka załogi lub specjalisty zadaniowego;

2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim i pasy przytrzymujące na każdej koi oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;

▼M1

3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r., pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia dla każdego pasażera w wieku 24 miesięcy lub starszego;

4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy; oraz

5) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej.

b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

NCO.IDE.H.145 Apteczka pierwszej pomocy

a) Śmigłowce wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.

b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:

1) łatwo dostępna do użytku; oraz

2) utrzymywana w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane, gdy podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z NCO.OP.190, muszą posiadać wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Gaśnice ręczne

a) Śmigłowce – z wyłączeniem śmigłowców ELA2 – wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

1) w kabinie załogi lotniczej; oraz

2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

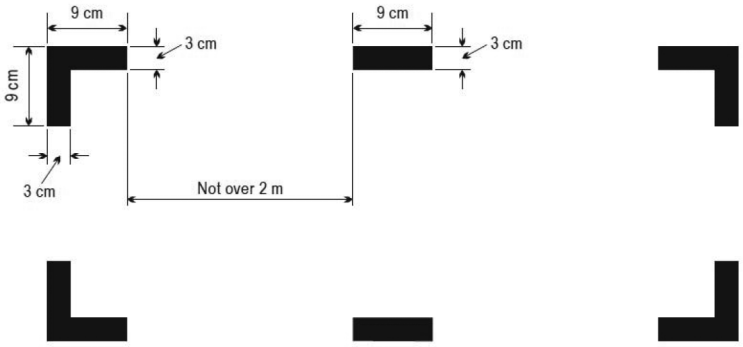
b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCO.IDE.H.165 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCO.IDE.H.170 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

a) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż sześć wyposaża się w:

1) automatyczny nadajnik ELT; oraz

2) jeden ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) w tratwie lub kamizelce ratunkowej, w przypadku gdy śmigłowiec jest użytkowany w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

b) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej wyposaża się w ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub pasażera.

c) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Loty nad obszarami wodnymi

a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które muszą zostać założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone, podczas:

▼M1

1) lotów nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub

2) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; lub

3) startu lub lądowania na lotnisku/miejscu operacji lotniczej, jeżeli tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.

b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

c) Pilot dowódca śmigłowca użytkowanego w locie nad obszarem wodnym w odległości od lądu większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz

3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

d) Decydując, czy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca powinny mieć na sobie kamizelki ratunkowe wymagane przepisem lit. a), pilot dowódca określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania.

NCO.IDE.H.180 Wyposażenie ratownicze

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe, w tym w środki podtrzymania życia, odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

▼M15

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

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

a) mieć konstrukcję umożliwiającą lądowanie na wodzie zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;

b) być certyfikowane do wodowania zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;

c) być wyposażone w ratunkowe urządzenia pływające.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Wyposażenie łączności radiowej

a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, śmigłowce wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach spełniających wymagania dotyczące przestrzeni powietrznej.

b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

▼M1

c) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

d) W przypadku gdy wymagany jest system łączności radiowej, oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisami NCO.IDE.H.135 śmigłowce wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCO.IDE.H.195 Wyposażenie nawigacyjne

a) Śmigłowce użytkowane na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:

1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz

2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

b) W śmigłowcach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.

c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to zapewnia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC, oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

▼M9

d) W przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼M15

e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, śmigłowce wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

▼M9

NCO.IDE.H.205 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach pilot nie korzysta z przedmiotowych danych.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

PODCZĘŚĆ E

WYMAGANIA SZCZEGÓLNE

SEKCJA 1

Przepisy ogólne

▼M5

NCO.SPEC.100 Zakres

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania szczególne, których przestrzegać musi pilot dowódca wykonujący niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statku powietrznego innego niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym.

▼M4

NCO.SPEC.105 Lista kontrolna

a) Przed rozpoczęciem operacji specjalistycznej pilot dowódca dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność działania, aby określić zagrożenia i powiązane ryzyko nieodłącznie związane z daną operacją oraz ustanowić środki ograniczające ryzyko.

b) Operację specjalistyczną wykonuje się zgodnie z listą kontrolną. W oparciu o ocenę ryzyka pilot dowódca opracowuje taką listę kontrolną, która jest właściwa dla danej operacji specjalistycznej i używanego statku powietrznego, z uwzględnieniem przepisów poszczególnych sekcji niniejszej podczęści.

c) Lista kontrolna, która jest istotna w kontekście obowiązków pilota dowódcy, członków załogi i specjalistów zadaniowych, musi być łatwo dostępna podczas każdego lotu.

d) Lista kontrolna jest regularnie weryfikowana i aktualizowana, stosownie do przypadku.

NCO.SPEC.110 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

Jeżeli w daną operację zaangażowani są członkowie załogi lub specjaliści zadaniowi, pilot dowódca:

a) zapewnia przestrzeganie przez członków załogi i specjalistów zadaniowych wymagań określonych w NCO.SPEC.115 i NCO.SPEC.120;

b) nie rozpoczyna lotu, jeżeli którykolwiek z członków załogi lub specjalistów zadaniowych jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z powodów takich jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;

c) nie kontynuuje lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy zdolność któregokolwiek z członków załogi lub specjalistów zadaniowych do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodów takich, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;

d) zapewnia przestrzeganie przez członków załogi oraz specjalistów zadaniowych przepisów, regulacji i procedur państw, w których prowadzone są operacje;

e) zapewnia, by wszyscy członkowie załogi i specjaliści zadaniowi potrafili porozumiewać się ze sobą we wspólnym języku; oraz

▼M9

f) zapewnia, by specjaliści zadaniowi oraz członkowie załogi korzystali z dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy pilot dowódca ustali, że na wysokości bezwzględnej planowanego lotu brak tlenu może spowodować upośledzenie zdolności członków załogi lub specjalistów zadaniowych. Jeżeli pilot dowódca nie może określić, w jaki sposób brak tlenu może wpłynąć na osoby znajdujące się na pokładzie, zapewnia, by specjaliści zadaniowi oraz członkowie załogi korzystali z dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.

▼M4

NCO.SPEC.115 Obowiązki załogi

a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki załogi określa się w liście kontrolnej.

▼M11

b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w liście kontrolnej określono inaczej.

▼M4

c) Podczas lotu członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku ma zapięty pas bezpieczeństwa.

d) Podczas lotu za sterami statku powietrznego musi znajdować się zawsze przynajmniej jeden wykwalifikowany członek załogi lotniczej.

e) Członek załogi nie podejmuje się wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego:

1) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź z innego powodu czuje się niezdolny do wykonywania swoich obowiązków; lub

▼M12

2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M4

f) Członek załogi, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:

1) prowadzi, w stosownych przypadkach, indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów odpoczynku zgodnie z podczęścią FTL w załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz

2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.

g) Członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy:

1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz

2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

▼M4

NCO.SPEC.120 Obowiązki specjalistów zadaniowych

a) Specjalista zadaniowy odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki specjalistów zadaniowych określa się w liście kontrolnej.

▼M11

b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, specjalista zadaniowy pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w liście kontrolnej określono inaczej.

▼M4

c) Specjalista zadaniowy dopilnowuje, by podczas wykonywania zadań specjalistycznych przy otwartych lub usuniętych drzwiach zewnętrznych pozostawał przypięty.

d) Specjalista zadaniowy zgłasza pilotowi dowódcy:

1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz

2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

NCO.SPEC.125 Odprawa z zakresu bezpieczeństwa

a) Przed startem pilot dowódca odbywa odprawę ze specjalistami zadaniowymi, aby zapoznać ich z:

1) procedurami awaryjnymi i wyposażeniem awaryjnym;

2) procedurami operacyjnymi dotyczącymi danego zadania specjalistycznego (przed każdym lotem lub serią lotów).

b) Odprawa, o której mowa w lit. a) pkt 2, może nie być wymagana, jeśli specjalistów zadaniowych przeszkolono z procedur operacyjnych przed rozpoczęciem sezonu eksploatacyjnego w danym roku kalendarzowym.

NCO.SPEC.130 Minimalna bezwzględna wysokość przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

Pilot dowódca określa dla każdego lotu minimalne wysokości bezwzględne lotu, pozwalające na uzyskanie wymaganego przewyższenia nad terenem we wszystkich segmentach trasy, które będą pokonywane w locie IFR. Takie minimalne wysokości bezwzględne lotu nie mogą być niższe od wysokości publikowanych przez państwo, nad terytorium którego odbywa się lot.

▼M20

———————

▼M4

NCO.SPEC.145 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

Przewożąc specjalistów zadaniowych – o ile nie znajdują się oni na pokładzie statku powietrznego w celu szkolenia – pilot dowódca nie może wykonywać symulacji:

▼M4

a) sytuacji wymagających zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; ani

b) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

NCO.SPEC.150 Wykrywanie bliskości ziemi

System ostrzegania o bliskości ziemi, o ile jest zainstalowany, może zostać wyłączony podczas wykonywania zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statku powietrznego poniżej wysokości, na której uruchamia się system ostrzegania o bliskości ziemi.

NCO.SPEC.155 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)

Niezależnie od przepisów NCO.OP.200, system ACAS II może zostać wyłączony podczas wykonywania zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statków powietrznych w takiej odległości od siebie, która powodowałaby uruchomienie systemu ACAS.

NCO.SPEC.160 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Podczas uwalniania materiałów niebezpiecznych pilot dowódca nie może użytkować statku powietrznego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni.

NCO.SPEC.165 Przewóz i użycie broni

a) Pilot dowódca dopilnowuje, by broń noszona podczas lotu w celu wykonania zadania specjalistycznego była zabezpieczona, kiedy nie znajduje się w użyciu.

b) Specjalista zadaniowy używający broni podejmuje wszelkie środki niezbędne do wyeliminowania zagrożenia dla statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie lub na ziemi.

NCO.SPEC.170 Osiągi i kryteria operacyjne – samoloty

W przypadku użytkowania samolotu na wysokości niższej niż 150 m (500 stóp) nad obszarem, który nie jest gęsto zaludniony – w odniesieniu do samolotów, które nie są w stanie utrzymać równego toru lotu w razie niesprawności silnika krytycznego – pilot dowódca:

a) ustanawia procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika; oraz

b) zapoznaje wszystkich obecnych na pokładzie członków załogi oraz specjalistów zadaniowych z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.

NCO.SPEC.175 Osiągi i kryteria operacyjne – śmigłowce

a) Pilot dowódca może użytkować statek powietrzny nad obszarami gęsto zaludnionymi, pod warunkiem że:

1) śmigłowiec ma certyfikat kategorii A lub B; oraz

2) ustanowiono środki bezpieczeństwa zapobiegające niepotrzebnemu zagrożeniu dla osób lub mienia na ziemi.

▼M4

b) Pilot dowódca:

1) ustanawia procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika; oraz

2) zapoznaje wszystkich obecnych na pokładzie członków załogi oraz specjalistów zadaniowych z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.

c) Pilot dowódca zapewnia, by masa przy starcie, lądowaniu lub zawisie nie przekraczała masy maksymalnej określonej dla:

1) zawisu bez wpływu ziemi (HOGE) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; lub

2) jeżeli w panujących warunkach wykonanie zawisu bez wpływu ziemi nie jest prawdopodobne, masa śmigłowca nie może przekroczyć masy maksymalnej określonej dla zawisu z wpływem ziemi (HIGE) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy, o ile panujące warunki pozwalają na wykonanie zawisu z wpływem ziemi przy określonej masie maksymalnej.

SEKCJA 2

Operacje śmigłowcowe z podwieszonym ładunkiem (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Lista kontrolna

Lista kontrolna dla operacji HESLO obejmuje:

a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;

b) istotne dane dotyczące osiągów;

c) wymagane wyposażenie;

d) wszelkie ograniczenia; oraz

e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.HESLO.105 Szczególne wyposażenie na potrzeby operacji HESLO

Śmigłowiec wyposaża się w co najmniej:

a) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak(-i)/ładunek; oraz

b) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.

NCO.SPEC.HESLO.110 Transport materiałów niebezpiecznych

Operator prowadzący transport materiałów niebezpiecznych do lub z miejsc nieobsadzonych przez ludzi lub odległych lokalizacji zwraca się do właściwego organu o zwolnienie z obowiązku przestrzegania postanowień Instrukcji technicznych, jeżeli zamierza nie stosować się do innych wymagań tych instrukcji.

SEKCJA 3

Operacje z podwieszoną osobą (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Lista kontrolna

Lista kontrolna dla operacji HEC obejmuje:

a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;

▼M4

b) istotne dane dotyczące osiągów;

c) wymagane wyposażenie;

d) wszelkie ograniczenia; oraz

e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.HEC.105 Szczególne wyposażenie na potrzeby operacji HEC

a) Śmigłowiec wyposaża się w:

1) wyposażenie do operacji z wyciągarką lub hak ładunkowy;

2) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak; oraz

3) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.

▼M15

b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka ładunkowego, innego niż zwykły PCDS, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdatności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.

▼M4

SEKCJA 4

Operacje spadochronowe (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Lista kontrolna

Lista kontrolna dla operacji PAR obejmuje:

a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;

b) istotne dane dotyczące osiągów;

c) wymagane wyposażenie;

d) wszelkie ograniczenia; oraz

e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.PAR.105 Przewóz członków załogi i specjalistów zadaniowych

Wymaganie określone w NCO.SPEC.120 lit. c) nie ma zastosowania do specjalistów zadaniowych wykonujących skoki spadochronowe.

NCO.SPEC.PAR.110 Fotele

Niezależnie od przepisów NCO.IDE.A.140 lit. a) pkt 1 oraz NCO.IDE.H.140 lit. a) pkt 1, jako miejsce do siedzenia można wykorzystywać podłogę, pod warunkiem że specjaliści zadaniowi mają dostęp do urządzeń umożliwiających przytrzymanie lub przypięcie się.

NCO.SPEC.PAR.115 Dodatkowy tlen

Niezależnie od przepisów NCO.SPEC.110 lit. f), wymaganie dotyczące korzystania z dodatkowego tlenu nie ma zastosowania do członków załogi innych niż pilot dowódca ani do specjalistów zadaniowych wykonujących obowiązki niezbędne dla realizacji zadania specjalistycznego, zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna:

a) przekracza 13 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 6 minut; lub

b) przekracza 15 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 3 minuty.

▼M15

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

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

▼M4

SEKCJA 5

Loty akrobatyczne (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Lista kontrolna

Lista kontrolna dla lotów ABF obejmuje:

a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;

b) istotne dane dotyczące osiągów;

c) wymagane wyposażenie;

d) wszelkie ograniczenia; oraz

e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenty i informacje

Podczas lotów akrobatycznych na pokładzie nie muszą znajdować się następujące dokumenty i informacje spośród wymienionych w NCO.GEN.135 lit. a):

a) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;

b) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące trasę/obszar proponowanego lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu; oraz

c) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytujące i przechwytywane statki powietrzne.

NCO.SPEC.ABF.110 Wyposażenie

W przypadku lotów akrobatycznych wymagane wyposażenie nie musi obejmować:

a) apteczki pierwszej pomocy, jak określono w NCO.IDE.A.145 i NCO.IDE.H.145;

b) gaśnicy ręcznej, jak określono w NCO.IDE.A.160 i NCO.IDE.H.180; oraz

c) nadajnika ratunkowego lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa, jak określono w NCO.IDE.A.170 i NCO.IDE.H.170.

▼M15

SEKCJA 6

Loty próbne po obsłudze (MCF)

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

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

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

▼M15

b) lot próbny po obsłudze „poziomu B” – w odniesieniu do każdego lotu próbnego po obsłudze innego niż lot próbny po obsłudze „poziomu A”.

NCO.SPEC.MCF.105 Ograniczenia operacyjne

a) Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.GEN.105 lit. a) pkt 4 w niniejszym załączniku lot próbny po obsłudze można przeprowadzać z użyciem statku powietrznego, który został dopuszczony do eksploatacji z niepełną obsługą techniczną zgodnie z pkt M.A.801 lit. g) lub pkt 145.A.50 lit. e) w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

▼M16

b) Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.GEN.105 lit. a) pkt 4 niniejszego załącznika, lot próbny po obsłudze może być wykonany przy użyciu statku powietrznego, który został dopuszczony do eksploatacji z niepełną obsługą techniczną zgodnie z pkt M.A.801 lit. f) załącznika I (część M), pkt 145.A.50 lit. e) załącznika II (część 145) lub pkt ML.A.801 lit. f) załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

▼M15

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

a) Listę kontrolną, o której mowa w pkt NCO.SPEC.105, aktualizuje się w zależności od potrzeb przed każdym lotem próbnym po obsłudze i uwzględnia się w niej procedury operacyjne, które planuje się przeprowadzić podczas danego lotu próbnego po obsłudze.

b) Niezależnie od przepisów pkt NCO.SPEC.125 lit. b) przed każdym lotem próbnym po obsłudze wymagane jest odbycie ze specjalistą zadaniowym odprawy z zakresu bezpieczeństwa.

NCO.SPEC.MCF.120 Wymagania dotyczące załogi lotniczej

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

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

a) Przed każdym planowanym lotem próbnym po obsłudze pilot dowódca określa zapotrzebowanie na dodatkowych członków załogi lub specjalistów zadaniowych, lub na jednych i drugich, uwzględniając spodziewane obciążenie pracą członków załogi lotniczej i specjalistów zadaniowych oraz ocenę ryzyka.

b) Podczas lotu próbnego po obsłudze „poziomu A” pilot dowódca nie dopuszcza na pokład osób innych niż osoby wymagane zgodnie z lit. a).

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Symulowanie w locie procedur nienormalnych lub awaryjnych

Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.SPEC.145, ze specjalistą zadaniowym na pokładzie pilot dowódca może symulować sytuacje, które wymagają zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych, jeżeli realizacja celu lotu wymaga przeprowadzenia danej procedury i jeżeli została ona wymieniona w liście kontrolnej, o której mowa w pkt NCO.SPEC.MCF.110, lub w procedurach operacyjnych.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Systemy i wyposażenie

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

▼M4

ZAŁĄCZNIK VIII

OPERACJE SPECJALISTYCZNE

[CZĘŚĆ SPO]

SPO.GEN.005 Zakres

▼M15

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

▼M5

b) Niezależnie od przepisu lit. a) niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym muszą być zgodne z przepisami załącznika VII (część NCO).

c) Niezależnie od przepisów lit. a) następujące operacje przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII (część NCO):

▼M4

1) loty zawodnicze lub loty pokazowe, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;

▼M14

2) zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców przez samolot lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.

▼M4

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

▼M15

SPO.GEN.100 Właściwy organ

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

▼M4

SPO.GEN.101 Sposoby spełnienia wymagań

W celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi operator może stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań w stosunku do sposobów przyjętych przez Agencję.

▼M14

_____

▼M4

SPO.GEN.105 Obowiązki załogi

a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki załogi określa się w standardowych procedurach operacyjnych (SOP) oraz, w stosownych przypadkach, w instrukcji operacyjnej.

▼M11

b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w SOP określono inaczej.

▼M4

c) Podczas lotu członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku ma zapięty pas bezpieczeństwa.

d) Podczas lotu za sterami statku powietrznego musi znajdować się zawsze przynajmniej jeden wykwalifikowany członek załogi lotniczej.

e) Członek załogi nie podejmuje się wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego:

1) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź z innego powodu czuje się niezdolny do wykonywania swoich obowiązków; lub

▼M12

2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

▼M4

f) Członek załogi, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:

1) prowadzi, w stosownych przypadkach, indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów odpoczynku zgodnie z podczęścią FTL w załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz

2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.

g) Członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy:

1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz

2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

SPO.GEN.106 Obowiązki specjalistów zadaniowych

a) Specjalista zadaniowy odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki specjalistów zadaniowych określa się w SOP.

▼M11

b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, specjalista zadaniowy pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w SOP określono inaczej.

▼M4

c) Specjalista zadaniowy dopilnowuje, by podczas wykonywania zadań specjalistycznych przy otwartych lub usuniętych drzwiach zewnętrznych pozostawał przypięty.

d) Specjalista zadaniowy zgłasza pilotowi dowódcy:

1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz

2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

SPO.GEN.107 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

a) Pilot dowódca odpowiada za:

1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, specjalistów zadaniowych i ładunku znajdujących się na pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego;

2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kursu lotu ze względów bezpieczeństwa;

3) zapewnienie wykonania wszystkich procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych zgodnie z odpowiednią instrukcją;

4) rozpoczęcie lotu wyłącznie wtedy, gdy upewni się, że uwzględnione zostały wszystkie ograniczenia operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, a mianowicie:

(i) statek powietrzny jest zdatny do lotu;

(ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;

▼M14

(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) lub – w stosownych przypadkach – równoważnego dokumentu, zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SPO.IDE.A.105 lub SPO.IDE.H.105;

▼M11

(iv) masa statku powietrznego oraz położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatności do lotu;

▼M4

(v) całe wyposażenie i bagaż odpowiednio załadowano i zabezpieczono; ►M9 ——————— ◄

(vi) ograniczenia operacyjne statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu; ►M9 oraz ◄

▼M9

(vii) wszelkie bazy danych nawigacyjnych konieczne na potrzeby PBN są odpowiednie i aktualne;

▼M4

5) nierozpoczynanie lotu, jeżeli on albo którykolwiek z członków załogi lub specjalistów zadaniowych jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z powodów takich, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;

6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy zdolność jego albo któregokolwiek z członków załogi lub specjalistów zadaniowych do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodów takich, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;

7) podjęcie decyzji o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi stosownie do wykazu odchyleń w konfiguracji (CDL) lub, w stosownym przypadku, zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);

8) odnotowywanie w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego danych związanych z użytkowaniem oraz wszelkich znanych lub podejrzewanych usterek statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów; oraz

▼M8

9) zapewnienie, aby:

(i) rejestratory parametrów lotu nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu;

(ii) w przypadku wystąpienia zdarzenia innego niż wypadek lub poważny incydent, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.160 lit. a), zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte; oraz

(iii) w razie wypadku lub poważnego incydentu, lub jeżeli przechowywaniem zapisów rejestratorów parametrów lotu zarządza organ prowadzący dochodzenie:

A) zapisy rejestratorów parametrów lotu nie zostały celowo usunięte;

B) rejestratory parametrów lotu zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz

C) podjęto środki ostrożności w celu zachowania zapisów z rejestratorów parametrów lotu przed opuszczeniem kabiny załogi lotniczej.

▼M4

b) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub części ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.

c) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.

d) Niezależnie od przepisu lit. a) pkt 6, podczas operacji w załodze wieloosobowej pilot dowódca może kontynuować lot poza najbliższe lotnisko dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli wdrożone zostały odpowiednie procedury zmniejszające ryzyko.

e) W sytuacji awaryjnej, która wymaga natychmiastowej decyzji i działania, pilot dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on ze względów bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.

▼M4

f) W razie aktu bezprawnej ingerencji pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.

g) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego, skutkującego poważnymi obrażeniami lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia, pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Przestrzeganie przepisów, regulacji i procedur

Pilot dowódca, członkowie załogi oraz specjaliści zadaniowi muszą przestrzegać przepisów, regulacji i procedur państw, w których prowadzone są operacje.

SPO.GEN.115 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi i specjaliści zadaniowi potrafili porozumiewać się ze sobą we wspólnym języku.

▼M5

SPO.GEN.119 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania statku powietrznego w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.

▼M4

SPO.GEN.120 Kołowanie samolotu

Operator dopilnowuje, by kołowanie samolotu po polu manewrowym lotniska odbywało się tylko wówczas, gdy osoba zasiadająca za sterami:

a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub

b) została wyznaczona przez operatora oraz:

1) została przeszkolona w zakresie kołowania danego samolotu;

2) została przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;

3) została przeszkolona w zakresie układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz

4) jest w stanie spełnić standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

SPO.GEN.125 Uruchomienie wirnika

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się wyłącznie wtedy, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

SPO.GEN.130 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala żadnej osobie na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego.

▼M14

SPO.GEN.131 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)

a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.

b) Przed korzystaniem z aplikacji EFB typu B operator:

1) przeprowadza ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określa powiązane z tym zagrożenia i zapewnia ich odpowiednie ograniczenie; ocena ryzyka dotyczy zagrożeń związanych z interfejsem człowiek-maszyna dla danego urządzenia EFB i danej aplikacji EFB; oraz

2) ustanawia system zarządzania EFB, obejmujący procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniem EFB oraz aplikacjami EFB i używania ich.

▼M4

SPO.GEN.135 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym znajdującym się na pokładzie były zawsze dostępne do natychmiastowego przekazania ośrodkom koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

SPO.GEN.140 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie statku powietrznego muszą znajdować się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:

1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub równoważny(-e) dokument(-y);

2) oryginał świadectwa rejestracji;

3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);

4) w stosownych przypadkach, świadectwo zdatności w zakresie hałasu;

5) kopia zgłoszenia określonego w ORO.DEC.100 oraz, w stosownych przypadkach, kopia zezwolenia określonego w ORO.SPO.110;

6) w stosownych przypadkach, wykaz zatwierdzeń szczególnych;

7) w stosownych przypadkach, zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;

8) polisa/polisy ubezpieczenia OC;

9) dziennik podróży statku powietrznego lub równoważny dokument;

▼M16

10) w stosownych przypadkach dziennik techniczny statku powietrznego, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014;

▼M4

11) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;

12) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące trasę/obszar proponowanego lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;

▼M4

13) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytujące i przechwytywane statki powietrzne;

14) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych obsługujących obszar zamierzonego lotu;

15) aktualne części instrukcji operacyjnej lub SOP bądź AFM, które są istotne w kontekście obowiązków członków załogi i specjalistów zadaniowych, które muszą być dla nich łatwo dostępne;

16) w stosownych przypadkach, MEL lub CDL;

17) odpowiednie wiadomości NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;

18) w stosownych przypadkach, odpowiednie informacje meteorologiczne;

19) w stosownych przypadkach, manifesty ładunkowe; oraz

20) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.

b) Niezależnie od przepisów lit. a), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–11 oraz lit. a) pkt 14, lit. a) pkt 17, lit. a) pkt 18 i lit. a) pkt 19, mogą być przechowywane na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej dla lotów:

1) w przypadku których przewiduje się start i lądowanie na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej; lub

2) odbywających się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ zgodnie z ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

d) W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. a) pkt 2–8 dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można uzyskać dokumenty zastępcze.

e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia w rozsądnym terminie wymaganą dokumentację pokładową.

▼M16

SPO.GEN.145 Postępowanie z zapisami rejestratorów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie

a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy rejestratorów lotu przez 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.

b) Operator przeprowadza kontrole operacyjne i oceny zapisów, aby zapewnić ciągłą sprawność rejestratorów lotu, których przewożenie jest wymagane.

▼**M16**

c) Operator dopilnowuje, aby zachowywano zapisy parametrów lotu i komunikaty łączności łącza danych, które należy zapisywać w rejestratorach lotu. Na potrzeby prób i obsługi tych rejestratorów lotu dopuszcza się jednak skasowanie podczas prób maksymalnie 1 godziny najstarszego zapisu.

d) Operator przechowuje i na bieżąco aktualizuje dokumentację zawierającą informacje niezbędne do przekształcania nieprzetworzonych danych lotu na parametry lotu wyrażone w jednostkach inżynieryjnych.

e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora lotu.

f) Nie naruszając przepisów rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) 2016/679 oraz z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu:

1) zapisów dźwięku z rejestratora lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:

(i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami dźwięku i ich transkrypcją;

(ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;

(iii) te zapisy dźwięku wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.

1a) Podczas czynności sprawdzania zapisów dźwięku z rejestratorów lotu, służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, operator chroni prywatność tych zapisów dźwięku i upewnia się, że nie są one ujawniane ani wykorzystywane do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu.

2) Parametrów lotu ani komunikatów łącza danych zapisanych przez rejestrator lotu nie można wykorzystywać do celów innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu. Ograniczenie to nie ma zastosowania, chyba że przedmiotowe zapisy spełniają któryś z poniższych warunków:

(i) są wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą techniczną;

(ii) zostały zanonimizowane;

(iii) są ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

3) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, zapisów obrazu z kabiny załogi lotniczej z rejestratora parametrów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:

▼M16

(i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami obrazu;

(ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;

(iii) te zapisy obrazu wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.

3a) Kiedy obraz z kabiny załogi lotniczej zapisany przez rejestrator lotu jest sprawdzany na potrzeby zapewnienia sprawności rejestratora lotu, wówczas:

(i) tych zapisów obrazu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu;

(ii) jeżeli na nagraniu obrazu mogą być widoczne elementy ciała członków załogi, operator musi zapewnić ochronę prywatności takiego nagrania.

▼M4

SPO.GEN.150 Transport materiałów niebezpiecznych

a) Transport materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej, ostatnio zmienionej i uzupełnionej przepisami Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.

b) Materiały niebezpieczne są transportowane wyłącznie przez operatora zatwierdzonego zgodnie z przepisami podczęści G w załączniku V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, chyba że:

1) nie podlegają one przepisom Instrukcji technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji;

2) są przenoszone przez specjalistów zadaniowych lub członków załogi albo znajdują się w bagażu oddzielonym od jego właściciela, zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji technicznych;

3) są potrzebne na pokładzie statku powietrznego do celów specjalistycznych, zgodnie z Instrukcjami technicznymi;

4) są wykorzystywane w celu łatwiejszego zapewnienia bezpieczeństwa lotu, w sytuacji gdy ich obecność na pokładzie statku powietrznego jest uzasadniona, gdyż zapewnia ich natychmiastową dostępność dla celów operacyjnych, niezależnie od tego, czy takie artykuły lub substancje są wymagane lub przewidziane do użycia w związku z danym lotem.

▼M4

c) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia nieumyślnemu wniesieniu materiałów niebezpiecznych na pokład.

d) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędnych informacji umożliwiających im wykonywanie obowiązków zgodnie z przepisami Instrukcji technicznych.

e) W zakresie zgodnym z Instrukcjami technicznymi operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia:

1) wszelkie wypadki lub incydenty z udziałem materiałów niebezpiecznych;

2) znalezienie materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez specjalistów zadaniowych lub członków załogi, bądź w ich bagażu, w przypadku gdy nie jest to zgodne z przepisami części 8 Instrukcji technicznych.

f) Operator zapewnia przekazywanie specjalistom zadaniowym informacji o materiałach niebezpiecznych.

g) Operator zapewnia, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiami określonymi w Instrukcjach technicznych.

SPO.GEN.155 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Podczas uwalniania materiałów niebezpiecznych operator nie może użytkować statku powietrznego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni.

SPO.GEN.160 Przewóz i użycie broni

a) Operator dopilnowuje, by broń noszona podczas lotu w celu wykonania zadania specjalistycznego była zabezpieczona, kiedy nie znajduje się w użyciu.

b) Specjalista zadaniowy używający broni podejmuje wszelkie środki niezbędne do wyeliminowania zagrożenia dla statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie lub na ziemi.

SPO.GEN.165 Wstęp do kabiny załogi lotniczej

Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi lotniczej podejmuje pilot dowódca, który dopilnowuje, by:

a) zapewnienie wstępu do kabiny załogi lotniczej nie powodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia w wykonywaniu lotu; oraz

b) wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi lotniczej były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.

PODCZĘŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE

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

Operator korzysta wyłącznie z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu statku powietrznego i rodzaju wykonywanej operacji.

▼M21

SPO.OP.101 Sprawdzanie i nastawienie wysokościomierza

a) Operator ustanawia procedury sprawdzania wysokościomierza przed każdym odlotem.

b) Operator ustanawia procedury nastawiania wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające procedury ustanowione przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej, w stosownych przypadkach.

▼M20

SPO.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.

▼M21

SPO.OP.110 Minima operacyjne lotniska – samoloty i śmigłowce

a) Operator określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.

b) Metoda stosowana do określenia minimów operacyjnych lotniska musi uwzględniać wszystkie poniższe elementy:

1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;

3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);

4) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;

5) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastrukturę;

6) wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP);

7) przeszkody w strefach wznoszenia i niezbędne marginesy przewyższenia;

8) wszelkie niestandardowe cechy lotniska, procedury podejścia wg wskazań przyrządów lub lokalnego środowiska;

9) skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie;

10) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów;

11) cechy lotniska i dostępne służby żeglugi powietrznej (ANS);

12) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;

13) warunki określone we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych; oraz

14) odpowiednie doświadczenie operacyjne operatora.

c) Sposoby ustalania minimów operacyjnych lotnisk są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.

▼M21

_____

SPO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

a) Minimalna względna wysokość schodzenia (MDH) dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) opublikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;

2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub

3) wysokość względna decyzji (DH)/MDH z poprzedzającej procedury podejścia wg wskazań przyrządów.

b) Minimalna widzialność dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana; lub

2) minimalna widzialność z tabeli 1.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna VIS (w metrach)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M4

SPO.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem

MDH podejścia z okrążenia wykonywanego na śmigłowcu nad lądem nie może być niższa niż 250 stóp, przy widzialności meteorologicznej nie mniejszej niż 800 m.

SPO.OP.115 Procedury odlotu i podejścia – samoloty i śmigłowce

a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo lotniska, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, które mają zostać wykorzystane.

b) Pilot dowódca może odejść od opublikowanej trasy odlotowej, trasy przylotowej lub procedury podejścia, jeżeli:

1) możliwe jest spełnienie kryteriów przewyższenia nad przeszkodami, warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione i przestrzegana jest treść zezwoleń wydawanych przez jednostkę ATC; lub

2) jest naprowadzany radarowo przez jednostkę ATC.

c) W przypadku operacji wykonywanych z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym segment podejścia końcowego wykonuje się z widocznością lub zgodnie z opublikowanymi procedurami podejścia.

▼M9

SPO.OP.116 Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów – samoloty i śmigłowce

W przypadku gdy PBN jest wymagana dla zamierzonej trasy lub procedury, operator zapewnia, by:

a) odpowiednia specyfikacja PBN została określona w AFM lub innym dokumencie, który został zatwierdzony przez organ certyfikujący w ramach oceny zdatności do lotu lub którego podstawę stanowi takie zatwierdzenie; oraz

b) statek powietrzny był eksploatowany zgodnie z odpowiednią specyfikacją nawigacyjną i ograniczeniami określonymi w AFM lub innym dokumencie, o którym mowa powyżej.

▼M4

SPO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe

Pilot dowódca uwzględnia opublikowane procedury przeciwhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywoływanego przez statek powietrzny, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Minimalna wysokość bezwzględna przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

a) Operator określa metodę ustalania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu, które pozwalają na uzyskanie wymaganego przewyższenia nad terenem we wszystkich segmentach trasy, które będą pokonywane w locie IFR.

b) Pilot dowódca ustala minimalne wysokości bezwzględne lotu dla każdego lotu wykonywanego w oparciu o tę metodę. Takie minimalne wysokości bezwzględne lotu nie mogą być niższe od wysokości publikowanych przez państwo, nad którego terytorium odbywa się lot.

▼M20

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/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.

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:

▼**M20**

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 odroczonych elementów 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 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 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;

▼**M20**

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.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Odprawa z zakresu bezpieczeństwa

a) Operator dopilnowuje, by przed startem specjaliści zadaniowi przeszli odprawę związaną z:

1) procedurami awaryjnymi i wyposażeniem awaryjnym;

2) procedurami operacyjnymi dotyczącymi danego zadania specjalistycznego (przed każdym lotem lub serią lotów).

b) Odprawę, o której mowa w lit. a) pkt 2, można zastąpić programem szkolenia wstępnego i okresowego. W takim przypadku operator ustala również wymagania dotyczące bieżącej praktyki.

SPO.OP.140 Przygotowanie lotu

▼M9

a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne urządzenia satelitarne, instalacje naziemne lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.

▼M21

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony ze wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu według IFR, obejmuje:

1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz

2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków meteorologicznych.

SPO.OP.143 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – samoloty

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

a) w przypadku lotniska zapasowego przy dostępnej operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH mniejszej niż 250 stóp

1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m i 800 m powyżej minimów RVR/VIS odpowiednich dla operacji podejścia według wskazań przyrządów, w zależności która z tych wartości jest wyższa; albo

b) w przypadku lotniska zapasowego przy operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH lub MDH równej przynajmniej 250 stóp

1) pułap chmur co najmniej 400 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 3 000 m; lub

▼M21

c) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów

1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz

2) widzialność co najmniej 5 000 m.

SPO.OP.144 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – śmigłowce

Operator wybiera lotnisko jako lotnisko zapasowego dla lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) –

a) w przypadku lotniska zapasowego z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów:

1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy; lub

b) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:

1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp lub równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy.

▼M4

SPO.OP.145 Lotniska zapasowe dla lotniska startu – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

▼M21

a) W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska startu dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu są na poziomie lub poniżej stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.

▼M4

b) Lotnisko zapasowe dla lotniska startu musi być położone w następującej odległości od lotniska odlotu:

1) dla samolotów dwusilnikowych – nie dalej niż odległość odpowiadająca jednej godzinie lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem w normalnych warunkach bezwietrznych; oraz

2) dla samolotów napędzanych co najmniej trzema silnikami – nie dalej niż odległość odpowiadająca dwóm godzinom lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, podaną w instrukcji AFM, w normalnych warunkach bezwietrznych.

c) Dane lotnisko może zostać wybrane jako lotnisko zapasowe dla lotniska startu, jeżeli dostępne informacje wskazują, że warunki pogodowe panujące w przewidywanym czasie użycia będą spełniać lub przewyższać minima operacyjne lotniska dla wykonywanej operacji.

▼M4

SPO.OP.150 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

a) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – podejście i lądowanie można będzie wykonać w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC); lub

▼M20

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.

▼M4

SPO.OP.151 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – śmigłowce

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

a) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów, a 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:

1) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz

2) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; lub

b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:

1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów;

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 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;

(ii) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Lotniska docelowe – procedury podejścia według wskazań przyrządów

Pilot dowódca zapewnia dostępność wystarczających środków na potrzeby nawigacji i lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego na wypadek braku możliwości wykonania zamierzonej operacji podejścia i lądowania.

▼M4

SPO.OP.155 Uzupełnianie paliwa w czasie, gdy osoby wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

a) W czasie gdy osoby wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, nie uzupełnia się benzyny lotniczej lub paliw typu wide-cut ani mieszanek tych rodzajów paliwa w zbiornikach statku powietrznego.

▼M20

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.

SPO.OP.157 Uzupełnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami – śmigłowce

a) Uzupełnianie 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.

▼M11

SPO.OP.160 Użycie słuchawek nagłownych

Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, musi mieć na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie i używać ich jako podstawowego urządzenia do komunikacji ze służbami ATS, innymi członkami załogi oraz specjalistami zadaniowymi.

▼M4

SPO.OP.165 Palenie tytoniu

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie ani podczas napełniania lub opróżniania zbiorników paliwa statku powietrznego.

▼M4

SPO.OP.170 Warunki meteorologiczne

▼M21

a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.

b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.

▼M4

c) Jeżeli dany lot zawiera segmenty VFR i IFR, informacje meteorologiczne, o których mowa w lit. a) i b), stosuje się odpowiednio.

SPO.OP.175 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury naziemne

a) Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji mogących ujemnie wpływać na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji AFM.

b) W przypadku operacji wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladzania i zapobiegania oblodzeniu statku powietrznego na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym inspekcji w celu umożliwienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

SPO.OP.176 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury w locie

a) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub celowo wlatuje w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenie, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach zgodnie z pkt 2.a.5 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

b) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany, lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, pilot dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość lub trasę, oraz – w razie konieczności – zgłaszając służbom ATC sytuację awaryjną.

c) W przypadku operacji wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.

▼M21

SPO.OP.180 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

a) warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego;

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

Przewożąc specjalistów zadaniowych – o ile nie znajdują się oni na pokładzie statku powietrznego w celu szkolenia – pilot dowódca nie może wykonywać symulacji:

a) sytuacji wymagających zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; ani

b) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

▼M20

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.

▼M4

SPO.OP.195 Użycie dodatkowego tlenu

a) Operator zapewnia, by specjaliści zadaniowi oraz członkowie załogi korzystali z dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły, zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp, chyba że właściwy organ zatwierdzi inny sposób postępowania zgodnie z SOP.

b) Niezależnie od przepisów lit. a) oraz z wyjątkiem operacji spadochronowych, samoloty i śmigłowce inne niż skomplikowane samoloty i śmigłowce mogą na krótki i ściśle określony czas wlatywać powyżej 13 000 stóp bez podawania dodatkowego tlenu za uprzednim zatwierdzeniem przez właściwy organ w oparciu o następujące aspekty:

1) wlot powyżej 13 000 stóp nie trwa dłużej niż 10 minut lub, jeżeli musi trwać dłużej, zajmuje dokładnie tyle czasu, ile jest niezbędne do wykonania danego zadania specjalistycznego;

2) lot nie jest prowadzony powyżej 16 000 stóp;

3) podczas odprawy z zakresu bezpieczeństwa, o której mowa w SPO.OP.135, członkom załogi i specjalistom zadaniowym zostaną przekazane odpowiednie informacje o skutkach niedotlenienia;

4) SOP dla rozpatrywanej operacji uwzględniają pkt 1, 2 i 3;

▼M4

5) wcześniejsze doświadczenie operatora w prowadzeniu operacji powyżej 13 000 stóp bez używania dodatkowego tlenu;

6) indywidualne doświadczenie członków załogi i specjalistów zadaniowych, a także ich adaptacja fizjologiczna do przebywania na dużych wysokościach; oraz

7) wysokość bezwzględna bazy operatora lub miejsca, z którego prowadzi się operację.

SPO.OP.200 Wykrywanie bliskości ziemi

a) W przypadku wykrycia przez członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi, pilot lecący podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

b) System ostrzegania o bliskości ziemi może zostać wyłączony podczas wykonywania tych zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statku powietrznego poniżej wysokości, na której uruchamia się systemu ostrzegania o bliskości ziemi.

SPO.OP.205 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

▼M9

a) Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe, tak aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.

▼M4

b) System ACAS II może zostać wyłączony podczas wykonywania tych zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statków powietrznych w takiej odległości od siebie, która powodowałaby uruchomienie systemu ACAS.

▼M21

SPO.OP.210 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do operacji podejścia pilot dowódca upewnia się, że:

a) warunki meteorologiczne na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej/FATO nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągach zawartych w instrukcji operacyjnej; oraz

b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:

1) działającego wyposażenia naziemnego;

2) działających systemów statku powietrznego;

3) osiągów statku powietrznego;

4) kwalifikacji załogi lotniczej.

▼M16

SPO.OP.211 Warunki do podejścia i lądowania – śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie uniemożliwiają bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.

▼M21

SPO.OP.215 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

a) W przypadku samolotów, jeżeli podawana widzialność (VIS) lub decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:

1) poniżej punktu, w którym samolot znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; albo

2) do segmentu podejścia końcowego (FAS), w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.

b) W przypadku śmigłowców, jeżeli podawana wartość RVR wynosi mniej niż 550 m, a decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:

1) poniżej punktu, w którym śmigłowiec znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do FAS, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.

c) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.

d) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.

e) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku gdy nie podano żadnej wartości RVR, a podana wartość VIS jest mniejsza, ale przeliczona widzialność meteorologiczna (CMV) jest większa niż wartość obowiązującego minimum, wówczas podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.

f) Niezależnie od przepisów lit. a) i b) w przypadku braku zamiaru lądowania podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do DA/H lub MDA/H. Nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Standardowe procedury operacyjne

a) Przed rozpoczęciem operacji specjalistycznej operator dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność działania, aby określić zagrożenia i powiązane ryzyko nieodłącznie związane z daną operacją oraz ustanowić środki ograniczające ryzyko.

b) W oparciu o ocenę ryzyka operator opracowuje standardowe procedury operacyjne (SOP), które są właściwe dla danej operacji specjalistycznej i używanego statku powietrznego, z uwzględnieniem wymagań podczęści E. SOP stanowią część instrukcji operacyjnej lub osobny dokument. SOP są regularnie weryfikowane i aktualizowane, stosownie do przypadku.

c) Operator zapewnia wykonywanie operacji specjalistycznych zgodnie z SOP.

▼M21

SPO.OP.235 Operacje EFVS 200

a) Operator, który zamierza wykonywać operacje EFVS 200 z kredytem zaufania do działań operacyjnych i bez szczególnego zatwierdzenia, zapewnia, aby:

1) statek powietrzny posiadał certyfikat uprawniający do planowanych operacji;

▼M21

2) wykorzystywano wyłącznie drogi startowe, FATO i procedury podejścia wg wskazań przyrządów odpowiednie dla operacji EFVS;

3) członkowie załogi lotniczej posiadali kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;

4) ustanowiono procedury operacyjne;

5) wszelkie istotne informacje dokumentowano w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

6) wszelkie istotne informacje dokumentowano w programie obsługi technicznej;

7) przeprowadzono oceny bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa operacji; oraz

8) w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględniono możliwości stosowanego systemu.

b) Operator nie może wykonywać operacji EFVS 200 podczas wykonywania operacji LVO.

c) Niezależnie od lit. a) ppkt 1) operator może korzystać z systemów polepszających widzenie podczas lotu, które spełniają minimalne kryteria w zakresie wykonywania operacji EFVS 200, pod warunkiem uzyskania zgody właściwego organu.

▼M4

PODCZĘŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH

SPO.POL.100 Ograniczenia operacyjne – wszystkie statki powietrzne

▼M11

a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego muszą być zgodne z ograniczeniami określonymi w odpowiedniej instrukcji.

▼M4

b) W statku powietrznym umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów, bądź ich kombinacje, zawierające ograniczenia operacyjne, które zgodnie z instrukcją AFM wymagają wizualnej prezentacji.

▼M11

SPO.POL.105 Masa i wyważenie

a) Operator zapewnia, by masę oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania danego statku powietrznego. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.

▼M14

b) Statek powietrzny jest ważony przez producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.

▼M20

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.

▼M26

d) Pilot dowódca dopilnowuje, aby:

1) załadunek statku powietrznego odbywał się pod nadzorem personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje;

2) ładunek handlowy był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.

e) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, zgodne z wymogami określonymi w lit. a)–d). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje zamierzonych operacji.

▼M4

SPO.POL.115 Dane i dokumentacja masy i wyważenia – operacje zarobkowe z użyciem samolotów i śmigłowców oraz operacje niezarobkowe z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym

a) Przed każdym lotem lub serią lotów operator ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie w taki sposób, że limity masy i wyważenia statku powietrznego nie są przekroczone. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:

1) znaki rejestracyjne i typ statku powietrznego;

2) stosownie do przypadku, oznaczenie, numer oraz data lotu;

3) imię i nazwisko pilota dowódcy;

4) imię i nazwisko osoby, która sporządziła dokument;

5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego;

▼M20

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;

▼M4

10) stosowne położenia środka ciężkości statku powietrznego; oraz

11) wartości graniczne masy i położenia środka ciężkości.

▼M4

b) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator sprawdza spójność otrzymanych danych.

SPO.POL.116 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia – złagodzenie wymagań

Niezależnie od przepisu SPO.POL.115 lit. a) pkt 5, określenie środka ciężkości nie musi znajdować się w dokumentacji masy i wyważenia, jeżeli rozmieszczenie ładunku jest zgodne z wcześniej obliczoną tabelą wyważenia lub jeżeli można wykazać, że podczas planowanych operacji możliwe jest zapewnienie prawidłowego wyważenia, niezależnie od faktycznej masy ładunku.

SPO.POL.120 Osiągi – zasady ogólne

Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, wyłącznie jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.

SPO.POL.125 Ograniczenia masy startowej – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Operator dopilnowuje, by:

a) masa samolotu przy rozpoczęciu startu nie przekraczała ograniczeń masy dla:

1) startu, zgodnie z wymaganiami SPO.POL.130;

2) lotu po trasie z jednym silnikiem niepracującym, zgodnie z wymaganiami SPO.POL.135; oraz

3) lądowania, zgodnie z wymaganiami SPO.POL.140;

uwzględniając spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa;

b) masa samolotu przy starcie nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajduje się lotnisko lub miejsce operacji lotniczej, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy startowej; oraz

c) szacunkowa masa samolotu w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku planowanego lądowania lub miejscu operacji lotniczej, gdzie planowane jest lądowanie, a także na dowolnym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego, nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajdują się te lotniska lub miejsca operacji lotniczych, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy do lądowania.

SPO.POL.130 Start – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

a) Ustalając maksymalną masę startową, pilot dowódca bierze pod uwagę następujące wymagania:

1) obliczeniowa długość startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODA), przy długości zabezpieczenia wydłużonego startu nieprzekraczającej połowy rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (take-off run available, TORA);

2) obliczeniowa długość rozbiegu przy starcie nie może przekraczać rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (TORA);

3) dla startu przerwanego i kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V1 określoną w instrukcji AFM; oraz

▼M4

4) masa startowa przy starcie z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie może przekraczać masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na suchej drodze startowej.

b) Z wyjątkiem samolotów wyposażonych w silnik turbośmigłowy i posiadających maksymalną masę startową nie większą niż 5 700 kg, w przypadku wystąpienia niesprawności silnika podczas startu pilot dowódca dopilnowuje, by samolot mógł:

1) przerwać start i zatrzymać się w granicach rozporządzalnej długości przerwanego startu; lub

2) kontynuować start i z odpowiednim zapasem ominąć wszystkie przeszkody na torze wznoszenia, do momentu gdy będzie mógł spełnić wymagania SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Pilot dowódca dopilnowuje, by w przypadku wystąpienia niesprawności silnika w dowolnym punkcie trasy samolot wielosilnikowy mógł kontynuować lot do odpowiedniego lotniska lub miejsca operacji lotniczej bez schodzenia w jakimkolwiek punkcie poniżej minimalnej wysokości bezwzględnej przewyższenia nad przeszkodami.

SPO.POL.140 Lądowanie – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Pilot dowódca dopilnowuje, by na każdym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, po ominięciu wszystkich przeszkód na torze podejścia z bezpiecznym zapasem, samolot mógł wylądować i zatrzymać się, a wodnosamolot mógł zejść do dostatecznie małej prędkości, w granicach rozporządzalnej długości lądowania. Należy uwzględnić spodziewane różnice w technikach podejścia i lądowania, jeżeli nie uwzględniono ich podczas planowania osiągów.

SPO.POL.145 Osiągi i kryteria operacyjne – samoloty

W przypadku użytkowania samolotu na wysokości niższej niż 150 m (500 stóp) nad obszarem, który nie jest gęsto zaludniony – w odniesieniu do samolotów, które nie są w stanie utrzymać równego toru lotu w przypadku niesprawności silnika krytycznego – operator:

a) ustanawia procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika;

b) ustanawia program szkoleniowy dla członków załogi; oraz

c) dopilnowuje, by wszyscy obecni na pokładzie członkowie załogi oraz specjaliści zadaniowi zostali zapoznani z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.

SPO.POL.146 Osiągi i kryteria operacyjne – śmigłowce

a) Pilot dowódca może użytkować statek powietrzny nad obszarami gęsto zaludnionymi, pod warunkiem że:

1) śmigłowiec ma certyfikat kategorii A lub B; oraz

2) ustanowiono środki bezpieczeństwa zapobiegające niepotrzebnemu zagrożeniu dla osób lub mienia na ziemi oraz zatwierdzono operację i dotyczące jej SOP.

b) Operator musi:

1) ustanowić procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika;

2) ustanowić program szkoleniowy dla członków załogi; oraz

3) dopilnować, by wszyscy obecni na pokładzie członkowie załogi oraz specjaliści zadaniowi zostali zapoznani z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.

▼M4

c) Operator zapewnia, by masa przy starcie, lądowaniu lub zawisie nie przekraczała masy maksymalnej określonej dla:

1) zawisu bez wpływu ziemi (HOGE) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; lub

2) jeżeli w panujących warunkach wykonanie zawisu bez wpływu ziemi nie jest prawdopodobne, masa śmigłowca nie może przekroczyć masy maksymalnej określonej dla zawisu z wpływem ziemi (HIGE) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy, o ile panujące warunki pozwalają na wykonanie zawisu z wpływem ziemi przy określonej masie maksymalnej.

PODCZĘŚĆ D

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty

SPO.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:

1) używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;

2) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.A.215;

3) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.A.220; lub

4) zainstalowane w samolocie.

▼M15

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

1) zapasowe bezpieczniki;

2) niezależne przenośne źródła światła;

3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

4) uchwyt na mapy;

5) apteczki pierwszej pomocy;

6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

7) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;

8) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220 w niniejszym załączniku;

2) przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼M4

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich używać.

▼M4

e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

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

a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);

b) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym oraz wszelkich samolotów użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III;

c) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

SPO.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

a) system świateł antykolizyjnych;

b) światła nawigacyjne/pozycyjne;

c) światło lądowania;

d) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;

e) zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach kabiny;

f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz

g) w przypadku użytkowania samolotu jako wodnosamolotu – światła wymagane w celu spełnienia międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

SPO.IDE.A.120 Operacje według VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Samoloty użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha; oraz

6) ślizg, w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym.

▼M4

b) Samoloty użytkowane w warunkach VMC w nocy wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

(i) skręt i ślizg;

(ii) wysokość bezwzględną;

(iii) prędkość pionową; oraz

(iv) kurs stabilny;

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych.

c) Skomplikowane samoloty z napędem silnikowym użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenia zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

d) Samoloty użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

e) Zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, samoloty wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) ślizg lub zakręt i ślizg (stosownie do przypadku);

4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;

5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach;

6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach; oraz

7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach.

SPO.IDE.A.125 Operacje według IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny.

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) prędkość pionową;

6) skręt i ślizg;

7) położenie przestrzenne;

▼M4

8) kurs stabilny;

9) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

10) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha;

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;

c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową;

4) skręt i ślizg;

5) położenie przestrzenne;

6) kurs stabilny; oraz

7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach;

d) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem; oraz

e) skomplikowane samoloty z napędem silnikowym, jeżeli użytkowane są według IFR, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a), b), c) i d) – w:

1) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;

2) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych;

3) drugie niezależne urządzenie do pomiaru i wyświetlania wysokości bezwzględnej, chyba że zostało już zainstalowane zgodnie z lit. e) pkt 1; oraz

▼M15

4) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności głównego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie lub na tablicy przyrządów musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Wyposażenie dodatkowe do operacji według IFR z jednym pilotem

Skomplikowane samoloty z napędem silnikowym użytkowane według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kursu.

▼M12

SPO.IDE.A.130 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)

a) Samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub z MOPSC większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:

▼M12

1) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r.; lub

2) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy nie później niż w dniu 1 stycznia 2011 r.

b) Wykorzystywane do operacji zarobkowych samoloty z napędem turbinowym, których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2019 r., o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji od sześciu do dziewięciu miejsc pasażerskich muszą być wyposażone w system TAWS spełniający wymagania dotyczące wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)

O ile przepisy rozporządzenia (UE) nr 1332/2011 nie stanowią inaczej, samoloty z napędem turbinowym o MCTOM większej niż 5 700 kg wyposaża się w system ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Poniższe rodzaje samolotów wyposaża się w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, gdy są użytkowane w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, przez które przebiega trasa przelotu, gdzie można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych:

a) samoloty z kabiną ciśnieniową;

b) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MCTOM większej niż 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Wyposażenie dodatkowe do lotów w warunkach oblodzenia w nocy – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

a) Samoloty użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenie do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

b) Urządzenie do oświetlania tworzącego się lodu nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.140 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

a) Następujące samoloty wyposaża się w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR):

1) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później; oraz

2) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 2 250 kg:

(i) certyfikowane do operacji z minimalną liczebnością załogi wynoszącą co najmniej dwóch pilotów;

(ii) wyposażone w silnik(-i) turboodrzutowy(-e) lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; oraz

▼M4

(iii) dla których świadectwo typu wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później.

▼M8

b) CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

▼M18

1) ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2022 r.; lub

▼M8

2) ostatnich 2 godzin we wszystkich pozostałych przypadkach.

▼M4

c) Rejestrator CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:

1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;

2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałąkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce; oraz

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.

d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.

▼M8

f) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M4

SPO.IDE.A.145 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

a) Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.

b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkowania samolotu oraz jest zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy.

c) Dane muszą pochodzić z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

▼M4

d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

▼M8

e) Jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M16

SPO.IDE.A.146 Lekki rejestrator lotu

a) Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg oraz samoloty o MOPSC powyżej 9 muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli spełniają wszystkie poniższe warunki:

1) nie wchodzą w zakres stosowania pkt SPO.IDE.A.145 lit. a);

2) są wykorzystywane w operacjach zarobkowych;

3) ich indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.

b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotniczych lub obrazów.

c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.

d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez pilota dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Zapisy z łącza transmisji danych

a) Samoloty, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:

1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z samolotu, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

▼M4

2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem samolotu; oraz

3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu musi pozwalać na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla CVR w SPO.IDE.A.140.

▼M8

d) Jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M4

e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora CVR zawarte w SPO.IDE.A.140 lit. d) i e).

SPO.IDE.A.155 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą zostać spełnione, jeżeli:

a) samolot, w którym wymagany jest rejestrator CVR lub FDR, zostanie wyposażony w jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota; lub

b) samolot, w którym wymagany jest rejestrator CVR i FDR, zostanie wyposażony w dwa zespolone rejestratory parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

SPO.IDE.A.160 Fotele, pasy bezpieczeństwa i systemy przytrzymujące

Samoloty wyposaża się w:

a) fotel lub stanowisko dla każdego członka załogi bądź specjalisty zadaniowego znajdującego się na pokładzie;

b) pas bezpieczeństwa na każdym fotelu oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;

▼M9

c) w przypadku samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty – pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu załogi lotniczej, posiadający jeden punkt zwalniania dla samolotów z CofA wydanym raz pierwszy w dniu lub po dniu 25 sierpnia 2016 r.;

d) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym – pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia posiadający urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:

1) na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota; oraz

2) na każdym siedzeniu obserwatora położonym w kabinie załogi lotniczej;

▼M15

e) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia, wymagany na mocy lit. d), musi mieć:

1) jeden punkt zwalniania;

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

▼M15

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

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

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

B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Apteczka pierwszej pomocy

a) Samoloty wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.

b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:

1) łatwo dostępna do użytku; oraz

2) na bieżąco uzupełniana pod względem zawartości i daty ważności produktów.

SPO.IDE.A.170 Tlen dodatkowy – samoloty z kabiną ciśnieniową

a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach bezwzględnych, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna w przedziałach kabiny wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla wszystkich członków załogi i specjalistów zadaniowych przez co najmniej:

1) czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna kabiny przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym przypadku nie krócej niż przez 10 minut;

2) czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna w przedziale załogi lotniczej i kabinie mieści się w przedziale 14 000–15 000 stóp, w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu;

3) przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna w przedziale załogi lotniczej i kabinie mieści się w przedziale 10 000–14 000 stóp; oraz

4) czas nie krótszy niż 10 minut w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13 000 stóp w czasie 4 minut.

c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokości bezwzględnej lotu powyżej 25 000 stóp dodatkowo wyposaża się w:

1) urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie; oraz

2) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym – maski dla członków załogi lotniczej umożliwiające szybkie założenie.

SPO.IDE.A.175 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

a) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

▼M4

b) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziałów kabiny wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

1) wszystkich członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

2) wszystkich osób na pokładzie przez czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny jest większa niż 13 000 stóp.

c) Niezależnie od przepisów lit. b), dozwolone jest wlatywanie na określony czas na wysokość 13 000–16 000 stóp bez zapasu tlenu, zgodnie z SPO.OP.195 lit. b).

SPO.IDE.A.180 Gaśnice ręczne

▼M14

a) Samoloty, z wyjątkiem samolotów ELA1, wyposażone są w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

1) w kabinie załogi lotniczej; oraz

2) w każdym przedziale kabiny oddzielonym od przedziału załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

▼M4

b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

SPO.IDE.A.181 Topory i łomy awaryjne

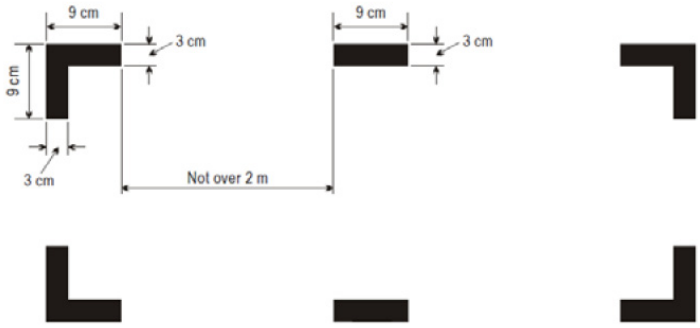
Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg wyposaża się w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczony w kabinie załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.185 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



SPO.IDE.A.190 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

▼M8

a) Samoloty wyposaża się w:

1) ELT dowolnego typu lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;

▼M8

2) automatyczny ELT lub urządzenie umożliwiające lokalizację statku powietrznego spełniające wymogi CAT.GEN.MPA.210 w załączniku IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub

3) nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego, w przypadku samolotu z maksymalną certyfikowaną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej.

▼M4

b) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Loty nad obszarami wodnymi

a) W kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z fotela lub stanowiska osoby, dla której użytku są one przeznaczone, wyposaża się następujące samoloty:

1) jednosilnikowe samoloty lądowe w przypadku:

(i) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub

(ii) startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, jeżeli w opinii pilota dowódcy tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania;

2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi; oraz

3) samoloty użytkowane w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości.

b) Każdą kamizelkę ratunkową wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z niej osoby.

c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

1) kotwicę morską oraz inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania samolotem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

d) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich (przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości) określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

1) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu;

2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz

3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

SPO.IDE.A.200 Wyposażenie ratownicze

a) Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:

1) wyposażenie sygnalizacyjne wytwarzające sygnały o zagrożeniu;

2) co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)); oraz

▼M4

3) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające liczbę osób na pokładzie.

b) Dodatkowe wyposażenie ratownicze, o którym mowa w lit. a) pkt 3, nie musi znajdować się pokładzie, jeżeli samolot:

1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:

(i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym, w przypadku samolotów będących w stanie kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność silnika krytycznego (silników krytycznych); lub

(ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku wszystkich innych samolotów; lub

2) pozostaje w odległości od obszaru umożliwiającego wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadająca 90 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku samolotów certyfikowanych zgodnie ze stosownym standardem dotyczącym zdatności do lotu.

SPO.IDE.A.205 Indywidualne wyposażenie ochronne

Każda znajdująca się na pokładzie osoba nosi indywidualne wyposażenie ochronne odpowiednie dla rodzaju podejmowanej operacji.

SPO.IDE.A.210 Słuchawki nagłowne

a) Samoloty wyposaża się w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym bądź ich odpowiednikiem dla każdego członka załogi lotniczej na jego stanowisku pracy w kabinie załogi lotniczej.

b) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w przycisk nadawania na sterownicy ręcznego sterowania przechyleniem i pochyleniem dla każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.215 Sprzęt łączności radiowej

a) Jeżeli samoloty użytkowane są według IFR lub w nocy, bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w sprzęt łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:

1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;

2) otrzymywanie informacji meteorologicznych w dowolnym momencie lotu;

3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz

4) łączność na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

SPO.IDE.A.220 Wyposażenie nawigacyjne

a) Samoloty wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:

1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz

2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼M4

b) W samolotach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.

c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

▼M9

d) W przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼M15

e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.

▼M4

SEKCJA 2

Śmigłowce

SPO.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:

1) używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;

2) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.H.215;

3) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.H.220; lub

4) zainstalowane w śmigłowcu.

▼M15

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

1) niezależne przenośne źródła światła;

▼M15

2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

3) apteczka pierwszej pomocy;

4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

5) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;

6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;

7) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

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

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220 w niniejszym załączniku;

2) przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

▼M4

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich używać.

e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

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

a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);

b) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym oraz wszelkich śmigłowców użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III;

c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

a) system świateł antykolizyjnych;

b) światła nawigacyjne/pozycyjne;

c) światło lądowania;

d) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;

▼M4

e) zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach kabiny;

f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz

g) światła wymagane zgodnie z międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu zderzeniom na morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

SPO.IDE.H.120 Operacje według VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Śmigłowce użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

1) kurs magnetyczny;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową; oraz

5) ślizg.

b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem lub w warunkach VMC w nocy wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające:

(i) położenie przestrzenne;

(ii) prędkość pionową; oraz

(iii) kurs stabilny;

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz

3) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym – urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

c) Śmigłowce użytkowane przy widzialności poniżej 1 500 m lub w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

d) Zawsze gdy do wykonania operacji koniecznych jest dwóch pilotów, śmigłowce wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) ślizg;

4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;

5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach; oraz

6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Operacje według IFR - przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające:

1) kurs magnetyczny.

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

3) barometryczną wysokość bezwzględną;

4) prędkość przyrządową;

5) prędkość pionową;

6) ślizg;

7) położenie przestrzenne;

8) kurs stabilny; oraz

9) temperaturę powietrza zewnętrznego;

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;

c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające:

1) barometryczną wysokość bezwzględną;

2) prędkość przyrządową;

3) prędkość pionową;

4) ślizg;

5) położenie przestrzenne; oraz

6) kurs stabilny;

d) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;

e) dodatkowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne (jako przyrząd rezerwowy); oraz

f) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym:

1) alternatywne źródło ciśnienia statycznego; oraz

2) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych.

SPO.IDE.H.126 Wyposażenie dodatkowe do operacji według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

Śmigłowce użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, w przypadku gdy aktualne meldunki meteorologiczne wskazują, że na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.

SPO.IDE.H.133 Wyposażenie dodatkowe do operacji w warunkach oblodzenia nocą – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

a) Śmigłowce użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenie do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

b) Urządzenie do oświetlania tworzącego się lodu nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

SPO.IDE.H.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

SPO.IDE.H.140 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 7 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, wyposaża się w rejestrator CVR.

b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin.

c) Rejestrator CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:

1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;

2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

3) tło dźwiękowe kabiny pilota, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego mikrofonu załogi; oraz

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.

d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.

▼M8

f) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M4

SPO.IDE.H.145 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 3 175 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.

b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkowania śmigłowca oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin jego pracy.

c) Dane muszą pochodzić ze śmigłowca ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim śmigłowiec jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.

▼M8

e) Jeżeli FDR nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli FDR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M16

SPO.IDE.H.146 Lekki rejestrator lotu

a) Śmigłowce z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli spełniają wszystkie poniższe warunki:

▼M20

1) nie wchodzą w zakres stosowania pkt SPO.IDE.H.145 lit. a);

▼M16

2) są wykorzystywane w operacjach zarobkowych;

3) ich indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.

b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotniczych lub obrazów.

c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.

d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.

e) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez pilota dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Zapisy z łącza transmisji danych

a) Śmigłowce, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:

1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i ze śmigłowca, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

▼M4

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem śmigłowca; oraz

3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu musi pozwalać na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla CVR w SPO.IDE.H.140.

▼M8

d) Jeżeli rejestrator nie jest odłączany, musi on być wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r. urządzenie to musi zapewniać co najmniej 90 dni czasu transmisji pod wodą. Jeżeli rejestrator jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

▼M4

e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora CVR zawarte w SPO.IDE.H.140 lit. d) i e).

SPO.IDE.H.155 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie śmigłowca znajduje się jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

SPO.IDE.H.160 Fotele, pasy bezpieczeństwa i systemy przytrzymujące

a) Śmigłowce wyposaża się w:

1) fotel lub stanowisko dla każdego członka załogi bądź specjalisty zadaniowego znajdującego się na pokładzie;

2) pas bezpieczeństwa na każdym fotelu oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;

3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r., pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu; oraz

4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym fotelu członka załogi lotniczej.

b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Apteczka pierwszej pomocy

a) Śmigłowce wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.

b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:

1) łatwo dostępna do użytku; oraz

2) na bieżąco uzupełniana pod względem zawartości i daty ważności produktów.

SPO.IDE.H.175 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

a) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziałów kabiny wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

1) wszystkich członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

2) wszystkich członków załogi i specjalistów zadaniowych przez czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny jest większa niż 13 000 stóp.

c) Niezależnie od przepisów lit. b), dozwolone jest wlatywanie na określony czas na wysokość 13 000–16 000 stóp bez zapasu tlenu, zgodnie z SPO.OP.195 lit. b).

SPO.IDE.H.180 Gaśnice ręczne

a) Śmigłowce – z wyjątkiem śmigłowców ELA2 – wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

1) w kabinie załogi lotniczej; oraz

2) w każdym przedziale kabiny oddzielonym od przedziału załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

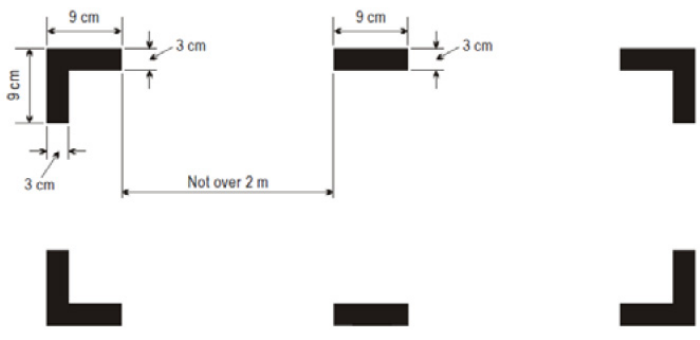
b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

SPO.IDE.H.185 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



▼M4

SPO.IDE.H.190 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

a) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc większą niż sześć wyposaża się w:

1) automatyczny nadajnik ELT; oraz

2) jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) w tratwie lub kamizelce ratunkowej, w przypadku gdy śmigłowiec jest użytkowany w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

b) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc wynoszącą sześć lub mniej wyposaża się w nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego.

c) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 ►M5 Loty nad obszarami wodnymi — śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym ◄

a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z fotela lub stanowiska osoby, dla użytku której są one przeznaczone, podczas:

1) lotów nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub

2) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; lub

3) startu lub lądowania na lotnisku/miejscu operacji lotniczej, jeżeli tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.

b) Każdą kamizelkę ratunkową wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z niej osoby.

c) Pilot dowódca śmigłowca użytkowanego w locie nad obszarem wodnym w odległości od lądu większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich (przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości) określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

1) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu;

2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz

3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

d) Decydując, czy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca powinny mieć na sobie kamizelki ratunkowe wymagane przepisem lit. a), pilot dowódca określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania.

SPO.IDE.H.197 Kamizelki ratunkowe – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z fotela lub stanowiska osoby, dla użytku której są one przeznaczone, podczas:

▼M4

1) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu;

2) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub

3) startu i lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą tak, że w przypadku nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania.

b) Każdą kamizelkę ratunkową wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z niej osoby.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Kombinezony ratunkowe – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

Każda znajdująca się na pokładzie osoba musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy, jeżeli pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:

a) loty nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu większej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; oraz

b) dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Tratwy ratunkowe, nadajniki ratunkowe ELT oraz wyposażenie ratunkowe podczas długotrwałych lotów nad obszarami wodnymi – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

Śmigłowce użytkowane:

a) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; lub

b) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu, a także kiedy pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka, wyposaża się w:

1) co najmniej jedną tratwę ratunkową o pojemności znamionowej nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie, przechowywaną w sposób ułatwiający jej szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;

2) co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) dla każdej wymaganej tratwy ratunkowej; oraz

3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

SPO.IDE.H.200 Wyposażenie ratownicze

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:

a) wyposażenie sygnalizacyjne wytwarzające sygnały o zagrożeniu;

b) co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)); oraz

c) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające liczbę osób na pokładzie.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi – wyposażenie różne

Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

a) kotwicę morską oraz inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowcem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

b) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych przewidziane w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

SPO.IDE.H.203 Wszystkie śmigłowce w lotach nad obszarami wodnymi – wodowanie

▼M5

Skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową oraz śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, użytkowane nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich, muszą:

▼M4

a) mieć konstrukcję umożliwiającą lądowanie na wodzie zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu;

b) być certyfikowane do wodowania zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu; lub

c) być wyposażone w ratunkowe urządzenia pływające.

SPO.IDE.H.205 Indywidualne wyposażenie ochronne

Każda znajdująca się na pokładzie osoba nosi indywidualne wyposażenie ochronne odpowiednie dla rodzaju podejmowanej operacji.

SPO.IDE.H.210 Słuchawki nagłowne

Zawsze kiedy wymagany jest system łączności radiowej lub radionawigacji, śmigłowiec jest wyposażany w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie oraz przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota, członka załogi lub specjalisty zadaniowego na wyznaczonym dla niego stanowisku pracy.

SPO.IDE.H.215 Sprzęt łączności radiowej

a) Jeżeli śmigłowce użytkowane są według IFR lub w nocy, bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w sprzęt łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:

   1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;

   2) otrzymywanie informacji meteorologicznych;

   3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz

   4) łączność na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

▼M4

c) W przypadku gdy oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisem SPO.IDE.H.135 wymagany jest system łączności radiowej, śmigłowce wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota i członka załogi na wyznaczonym dla niego stanowisku pracy.

SPO.IDE.H.220 Wyposażenie nawigacyjne

a) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:

1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz

2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

b) W śmigłowcach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.

c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

▼M9

d) W przypadku operacji PBN statek powietrzny musi spełniać wymogi dotyczące świadectwa zdatności do lotu dla odpowiedniej specyfikacji nawigacyjnej.

▼M15

e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, śmigłowce wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Zarządzanie bazami danych lotniczych

a) Bazy danych lotniczych używanych dla aplikacji systemowych certyfikowanego statku powietrznego muszą spełniać wymogi w zakresie jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych baz danych lotniczych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

c) Niezależnie od jakichkolwiek innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń określonych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, operator musi zgłaszać dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, które można w uzasadniony sposób uznać za stanowiące zagrożenie dla lotu.

W takich przypadkach operator powiadamia załogę lotniczą oraz innych członków personelu, których to dotyczy, oraz dopilnowuje, aby przedmiotowe dane nie były stosowane.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

PODCZĘŚĆ E

WYMAGANIA SZCZEGÓLNE

SEKCJA 1

Operacje śmigłowcowe z podwieszonym ładunkiem (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HESLO określają:

a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;

c) odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne dla członków załóg w zakresie wykonywania ich zadań, odpowiednie szkolenia dla specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;

d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;

e) kryteria w zakresie osiągów śmigłowców, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HESLO;

f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Szczególne wyposażenie na potrzeby operacji HESLO

Śmigłowiec wyposaża się w co najmniej:

a) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak(-i)/ładunek; oraz

b) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.

SPO.SPEC.HESLO.110 Transport materiałów niebezpiecznych

Operator prowadzący transport materiałów niebezpiecznych do lub z miejsc nieobsadzonych przez ludzi lub odległych lokalizacji zwraca się do właściwego organu o zwolnienie z obowiązku przestrzegania postanowień Instrukcji technicznych, jeżeli zamierza nie stosować się do innych wymagań tych instrukcji.

SEKCJA 2

Loty z podwieszoną osobą (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HEC określają:

a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;

▼M15

c) odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne dla członków załóg w zakresie wykonywania ich zadań, odpowiednie szkolenia dla specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;

d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;

e) kryteria w zakresie osiągów śmigłowców, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HEC;

f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Szczególne wyposażenie na potrzeby operacji HEC

a) Śmigłowiec wyposaża się w:

1) wyposażenie do operacji z wyciągarką lub hak ładunkowy;

2) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak; oraz

3) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.

▼M15

b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka ładunkowego, innego niż zwykły PCDS, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdatności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.

▼M4

SEKCJA 3

Operacje spadochronowe (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji PAR określają:

a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;

c) odpowiednie szkolenia dla członków załóg i specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;

d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;

e) kryteria w zakresie osiągów, które należy spełnić, aby prowadzić operacje spadochronowe;

f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

SPO.SPEC.PAR.105 Przewóz członków załogi i specjalistów zadaniowych

Wymaganie dotyczące obowiązków specjalisty zadaniowego określone w SPO.GEN.106 lit. c) nie ma zastosowania do specjalistów zadaniowych wykonujących skoki spadochronowe.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Siedzenia

Niezależnie od przepisów SPO.IDE.A.160 lit. a) oraz SPO.IDE.H.160 lit. a) pkt 1, jako miejsce do siedzenia można wykorzystywać podłogę, pod warunkiem że specjaliści zadaniowi mają dostęp do urządzeń umożliwiających przytrzymanie lub przypięcie się.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatkowy tlen

Niezależnie od przepisów SPO.OP.195 lit. a), wymaganie dotyczące korzystania z dodatkowego tlenu nie ma zastosowania do członków załogi innych niż pilot dowódca ani do specjalistów zadaniowych wykonujących czynności niezbędne dla realizacji zadania specjalistycznego, zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna:

a) przekracza 13 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 6 minut;

b) przekracza 15 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 3 minuty.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

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

▼M4

SEKCJA 4

Loty akrobatyczne (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji ABF określają:

a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;

c) odpowiednie szkolenia dla członków załóg i specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;

d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;

e) kryteria w zakresie osiągów, które należy spełnić, aby wykonywać loty akrobatyczne;

f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

Podczas lotów akrobatycznych na pokładzie nie muszą znajdować się następujące dokumenty spośród wymienionych w SPO.GEN.140 lit. a):

a) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;

▼M4

b) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące trasę/obszar proponowanego lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;

c) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytujące i przechwytywane statki powietrzne; oraz

d) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych obsługujących obszar zamierzonego lotu.

SPO.SPEC.ABF.115 Wyposażenie

W przypadku lotów akrobatycznych wymagane wyposażenie nie musi obejmować:

a) apteczki pierwszej pomocy, jak określono w SPO.IDE.A.165 i SPO.IDE.H.165;

b) gaśnicy ręcznej, jak określono w SPO.IDE.A.180 i SPO.IDE.H.180; oraz

c) nadajnika ratunkowego lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa, jak określono w SPO.IDE.A.190 i SPO.IDE.H.190.

▼M15

SEKCJA 5

Loty próbne po obsłudze (MCF)

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

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

▼M16

a) lot próbny po obsłudze „poziomu A” – w odniesieniu do lotu, w przypadku którego spodziewane jest zastosowanie procedur nienormalnych lub awaryjnych, jak określono w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego, lub gdy lot ma wykazać funkcjonowanie systemu rezerwowego lub innych urządzeń zabezpieczających;

▼M15

b) lot próbny po obsłudze „poziomu B” – w odniesieniu do wszystkich lotów próbnych po obsłudze innych niż lot próbny po obsłudze „poziomu A”.

SPO.SPEC.MCF.105 Program lotu dla lotu próbnego po obsłudze „poziomu A”

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

SPO.SPEC.MCF.110 Instrukcja użytkowania statku powietrznego w locie próbnym po obsłudze „poziomu A”

Operator przeprowadzający lot próbny po obsłudze „poziomu A”:

a) opisuje operacje i powiązane procedury w instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt ORO.MLR.100 w załączniku III, lub w specjalnej instrukcji użytkowania statku powietrznego w locie próbnym po obsłudze;

b) w razie potrzeby aktualizuje instrukcję;

c) informuje wszystkich członków personelu, których to dotyczy, o instrukcji i o zmianach w instrukcji, które mają znaczenie dla ich obowiązków;

d) przekazuje właściwemu organowi instrukcję i jej aktualizacje.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Wymagania dotyczące załogi lotniczej w odniesieniu do lotu próbnego po obsłudze „poziomu A”

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

1) pilot dowódca odbył kurs szkoleniowy zgodnie z pkt SPO.SPEC.MCF.120; jeżeli szkolenie przeprowadzono na symulatorze, pilot musi przeprowadzić co najmniej jeden lot próbny po obsłudze „poziomu A” jako pilot monitorujący lub jako obserwator, zanim będzie mógł wykonywać lot próbny po obsłudze „poziomu A” jako pilot dowódca;

2) pilot dowódca wylatał co najmniej 1 000 godzin na statkach powietrznych tej samej kategorii co statek powietrzny, który ma odbyć lot, z czego co najmniej 400 godzin jako pilot dowódca skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym i co najmniej 50 godzin na statku powietrznym danego typu.

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

b) Pilotom posiadającym uprawnienia pilota doświadczalnego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 w pełni zalicza się kurs szkoleniowy przewidziany w niniejszym punkcie w lit. a) pkt 1, pod warunkiem że piloci posiadający uprawnienia pilota doświadczalnego odbyli wymagane szkolenie wstępne i szkolenia okresowe w zakresie zarządzania zasobami załogi zgodnie z pkt ORO.FC.115 i ORO.FC.215 w załączniku III.

c) Pilot dowódca nie może wykonywać lotu próbnego po obsłudze „poziomu A” na skomplikowanym statku powietrznym z napędem silnikowym, jeżeli nie prowadził lotu próbnego po obsłudze „poziomu A” w ciągu ostatnich 36 miesięcy.

d) Uprawnienia wynikające z bieżącej praktyki w charakterze pilota dowódcy w locie próbnym po obsłudze „poziomu A” odzyskuje się po wykonaniu lotu próbnego po obsłudze „poziomu A” w charakterze obserwatora lub pilota monitorującego bądź po pełnieniu funkcji pilota dowódcy w locie próbnym po obsłudze „poziomu A” na symulatorze.

SPO.SPEC.MCF.120 Kurs szkoleniowy dla załóg lotniczych na potrzeby lotów próbnych po obsłudze „poziomu A”

a) Kurs szkoleniowy wymagany na potrzeby lotów próbnych po obsłudze „poziomu A” przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym planem tematycznym.

b) Szkolenie w locie w ramach kursu szkoleniowego przeprowadza się w jeden z następujących sposobów:

1) na symulatorze, który do celów szkoleniowych odpowiednio odzwierciedla reakcje statku powietrznego i jego systemów na prowadzone kontrole;

2) podczas lotu statkiem powietrznym, w trakcie którego uczestnicy szkolenia demonstrują techniki lotu próbnego po obsłudze.

c) Kurs szkoleniowy odbyty na statku powietrznym należącym do danej kategorii statków powietrznych uznaje się za ważny w odniesieniu do wszystkich typów statków powietrznych należących do tej kategorii.

d) Porównując statek powietrzny wykorzystany do szkolenia ze statkiem powietrznym, który ma odbyć lot próbny po obsłudze, operator stwierdza, czy wymagane jest szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze, i opisuje program takiego szkolenia.

▼M15

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

a) Operator ustanawia procedury pozwalające określić zapotrzebowanie na dodatkowych specjalistów zadaniowych.

b) W odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze „poziomu A” operator określa w swojej instrukcji politykę dotyczącą innych osób na pokładzie.

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

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

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

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

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

SPO.SPEC.MCF.140 Systemy i wyposażenie

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

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

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