Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**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

▼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

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ([1]), w szczególności jego art. 8 ust. 5 i art. 10 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Operatorzy i personel uczestniczący w użytkowaniu określonych statków powietrznych muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(2) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 wymaga, aby oprócz nadzoru nad wydanymi przed siebie certyfikatami państwa członkowskie prowadziły kontrole, w tym inspekcje na płycie, i stosowały wszelkie środki, w tym zatrzymanie na ziemi statku powietrznego, mające zapobiec kontynuacji naruszenia.

(3) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja powinna przyjąć niezbędne przepisy wykonawcze dotyczące ustanowienia warunków bezpiecznego użytkowania statków powietrznych.

(4) Aby proces transformacji przebiegł sprawnie, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie operacji lotniczych. Należy odpowiednio uwzględnić wymagania techniczne i procedury administracyjne uzgodnione pod nadzorem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwanej dalej „ICAO”) oraz europejskich Wspólnych Władz Lotniczych do dnia 30 czerwca 2009 r., jak również obowiązujące przepisy wynikające ze specyfiki danego kraju.

(5) Branży lotniczej i organom administracji państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do nowych ram prawnych oraz na uznanie, po spełnieniu określonych warunków, ważności certyfikatów wydanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.

([1]) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

▼B

(6) Ze względu na fakt, iż niniejsze rozporządzenie stanowi środek wykonawczy, o którym mowa w art. 8 ust. 5 i art. 10 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, załącznik III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 ([1]) oraz dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]) uznaje się za uchylone zgodnie z art. 69 ust. 3 oraz 69 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Załącznik III powinien jednak nadal tymczasowo obowiązywać do czasu wygaśnięcia okresów przejściowych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu oraz w przypadku tych obszarów, w odniesieniu do których nie przyjęto jeszcze środków wykonawczych. Podobnie dyrektywa 2004/36/WE powinna nadal tymczasowo obowiązywać do czasu wygaśnięcia okresów przejściowych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

(7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu samolotów i śmigłowców ►**M1** oraz operacji niezarobkowych przy użyciu samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców, ◄ w tym dotyczące inspekcji na płycie statków powietrznych operatorów znajdujących się pod nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo, kiedy znajdują się one na lotniskach położonych na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatu.

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. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, i które wykorzystywane są do operacji zarobkowego transportu lotniczego, uprawnień i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz warunków, w których przeprowadzanie operacji lotniczych może być zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa.

▼M1

3. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczegółowe przepisy dotyczące operacji niezarobkowych, a także warunków i procedur składania zgłoszeń przez operatorów prowadzących operacje niezarobkowe przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz sprawowania nadzoru nad nimi.

4. Pozostałe operacje, w tym operacje, w których statek powietrzny wykorzystuje się do wykonywania zadań lub usług specjalistycznych, są nadal wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi aż do chwili przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.

([1]) Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.
([2]) Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.

▼B

►M1 5. ◄ Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do operacji lotniczych w rozumieniu art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1. „Operacja zarobkowego transportu lotniczego (Commercial Air Transport, CAT)" oznacza operację lotniczą, której celem jest przewóz pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego.

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.

▼B

Dodatkowe definicje do celów załączników II– ►M1 VII ◄ 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.

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.

▼B

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.

Artykuł 4

Inspekcje na płycie

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

Artykuł 5

Operacje lotnicze

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

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);

(iv) operacji przy ograniczonej widzialności (LVO);

▼B

b) ►M1 samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców ◄ wykorzystywanych do transportu materiałów niebezpiecznych (Dangerous Goods, DG);

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; oraz

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

▼M1

3. Operatorzy skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym uczestniczący w operacjach niezarobkowych zgłaszają posiadanie odpowiedniego potencjału i środków pozwalających im na wypełnienie ich obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i na eksploatowanie tego statku zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VI.

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

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, 3 i 4 organizacje szkoleniowe, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzone zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 ([1]), przeprowadzając loty szkoleniowe do, w granicach lub z Unii, eksploatują:

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

b) samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym inne niż skomplikowane samoloty i śmigłowce, a także balony i szybowce zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

▼B

Artykuł 6

Odstępstwa

1. 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 śmigłowców nieskomplikowanych, nie podlegają wymogowi zgodności z załącznikami III i IV.

Podlegają one jednak następującym wymogom:

a) w odniesieniu do samolotów – wymogom określonym w załączniku III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i w powiązanych z nim zwolnieniach przyznanych poszczególnym państwom w oparciu o oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzone przez właściwe organy;

b) w odniesieniu do śmigłowców – wymogom krajowym.

2. W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wykorzystuje się w ramach operacji CAT na warunkach określonych w decyzji Komisji C(2009) 7633 z dnia 14 października 2009 r. 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”).

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

▼B

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.

3. W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 loty związane z wprowadzaniem nowych lub modyfikacją istniejących typów statków powietrznych, wykonywane przez organizacje zajmujące się projektowaniem lub produkcją w ramach przysługujących im uprawnień, są w dalszym ciągu wykonywane na warunkach określonych w przepisach krajowych państw członkowskich.

4. Niezależnie od przepisów art. 5, w przypadku morskich operacji śmigłowcowych CAT państwa członkowskie mogą 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 są bardziej restrykcyjne niż wymogi określone w załącznikach III i IV.

5. W drodze odstępstwa od CAT.POL.A.300 lit. a) załącznika IV, samoloty jednosilnikowe wykorzystywane w ramach operacji CAT eksploatuje się w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (Instrument Meteorological Conditions, IMC) zgodnie z warunkami określonymi w istniejących zwolnieniach przyznanych państwom członkowskim zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91.

Każdą zmianę w użytkowaniu tych samolotów, która ma wpływ na warunki ustanowione w tych zwolnieniach, należy przed jej wprowadzeniem zgłosić Komisji i agencji. Komisja i agencja ocenią proponowaną zmianę zgodnie z art. 14 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

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.

▼M1

7. Na zasadzie odstępstwa od SPA.PBN.100 „Operacje PBN” z załącznika V operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, na trasach lub zgodnie z procedurami, w przypadku których ustanawia się specyfikacje nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), są nadal wykonywane na warunkach określonych w prawie krajowym państw członkowskich do momentu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.

▼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.

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.

Artykuł 8

Ograniczenia czasu lotu

►M1 1. ◄ Ograniczenia czasu lotu i służby podlegają następującym wymogom:

a) ►M1 w odniesieniu do operacji CAT wykonywanych samolotami ◄ – wymogom określonym w art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i w części Q załącznika III do tego rozporządzenia;

b) ►M1 w odniesieniu do operacji CAT wykonywanych śmigłowcami ◄ – wymogom krajowym.

▼M1

2. Operacje niezarobkowe przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym są nadal wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi dotyczącymi ograniczenia czasu lotu aż do chwili przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.

▼B

Artykuł 9

Wykazy wyposażenia minimalnego

Wykazy wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment Lists, MEL) zatwierdzone przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia odpowiednio przez państwo operatora lub rejestracji uznaje się za zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a operator, który otrzymał zatwierdzenie, może z nich w dalszym ciągu korzystać.

Po rozpoczęciu stosowania niniejszego rozporządzenia wszystkie zmiany dotyczące MEL wprowadza się zgodnie z ORO.MLR.105 załącznika III.

Artykuł 10

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 28 października 2012 r.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 akapit drugi państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów załączników I–V do dnia 28 października 2014 r.

W przypadku gdy państwo członkowskie korzysta z tej możliwości, powiadamia o tym Komisję i agencję. W powiadomieniu podaje się uzasadnienie dla tego rodzaju odstępstwa oraz długość okresu korzystania z niego, jak również określa się program wdrożenia obejmujący planowane działania i stosowne ramy czasowe.

▼M1

3. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 akapit drugi państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:

a) przepisów załącznika III w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym do dnia 25 sierpnia 2016 r.; oraz

b) przepisów załączników V, VI i VII w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów do dnia 25 sierpnia 2016 r.

▼B

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

▼B

ZAŁĄCZNIK I

▼M1

Definicje terminów używanych w załącznikach II–VII

▼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.

6) „Samolot" oznacza stałopłat o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną w wyniku oddziaływania powietrza na skrzydła.

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.

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).

▼M1

11) „Operacja (APV) z procedurą podejścia z naprowadzaniem pionowym" oznacza podejście według wskazań przyrządów, w ramach którego wykorzystuje się naprowadzanie poziome i pionowe, ale które nie spełnia wymagań ustanowionych dla operacji podejścia precyzyjnego i lądowania, przy wysokości względnej decyzji (DH) nie mniejszej niż 250 stóp i widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie krótszej niż 600 m.

▼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.

▼B

►M1 13) ◄ „Operacja podejścia w kategorii I (CAT I)” oznacza podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie z wykorzystaniem systemu lądowania według wskazań przyrządów (Instrument Landing System, ILS), mikrofalowego systemu lądowania (Microwave Landing System, MLS), systemu lądowania GLS wykorzystującego system nawigacji satelitarnej GNSS z naziemnym systemem wspomagającym GBAS (Ground-Based Augmented Global Navigation Satellite System, GNSS/GBAS), radaru podejścia precyzyjnego (Precision Approach Radar, PAR) lub systemu GNSS z systemem wspomagającym opartym na wyposażeniu satelitarnym (Satellite-Based Augmentation System, SBAS), z wysokością względną decyzji (Decision Height, DH) nie mniejszą niż 200 stóp i widzialnością wzdłuż drogi startowej (Runway Visual Range, RVR) nie mniejszą niż 550 m dla samolotów i 500 m dla śmigłowców.

►M1 14) ◄ „Operacja w kategorii II (CAT II)” oznacza operację podejścia precyzyjnego według wskazań przyrządów i lądowania z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS przy:

a) DH poniżej 200 stóp, ale nie mniej niż 100 stóp; oraz

b) RVR nie mniejszej niż 300 m.

►M1 15) ◄ „Operacja w kategorii IIIA (CAT IIIA)” oznacza operację podejścia precyzyjnego według wskazań przyrządów i lądowania z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS przy:

a) DH poniżej 100 stóp; oraz

b) RVR nie mniejszej niż 200 m.

►M1 16) ◄ „Operacja w kategorii IIIB (CAT IIIB)” oznacza operację podejścia precyzyjnego według wskazań przyrządów i lądowania z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS przy:

a) DH poniżej 100 stóp lub bez DH; oraz

b) RVR mniejszej niż 200 m, ale nie mniejszej niż 75 m.

►M1 17) ◄ „Kategoria A w odniesieniu do śmigłowców” oznacza śmigłowiec wielosilnikowy zaprojektowany z uwzględnieniem zasad określonych w odpowiednich przepisach w zakresie zdatności do lotu, 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 przerwania lub kontynuowania startu lub lądowania w razie wystąpienia niesprawności silnika.

►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.

►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.

►M1 20) ◄ „Podejście z okrążenia” oznacza wizualną fazę podejścia według wskazań przyrządów, która ma doprowadzić statek powietrzny na pozycję do lądowania na drodze startowej lub do strefy FATO, kiedy ich usytuowanie nie jest dogodne do lądowania z prostej.

►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.

►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.

▼B

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

►M1 25) ◄ „Zanieczyszczona droga startowa” oznacza drogę startową, której ponad 25 % wykorzystywanej powierzchni na wymaganej długości i szerokości pokryte jest:

a) warstwą wody o głębokości większej niż 3 mm (0,125 cala) lub warstwą błota pośniegowego lub sypkiego śniegu odpowiadającą ponad 3 mm (0,125 cala) wody;

b) ubitym w twardą masę śniegiem, odpornym na dalszą kompresję, który przy odrywaniu odchodzi od powierzchni w całości lub w postaci płatów (śnieg ubity); lub

c) lodem, w tym mokrym lodem.

►M1 26) ◄ „Paliwo na nieprzewidziane okoliczności” oznacza paliwo na okoliczność wystąpienia nieprzewidzianych czynników, które mogą mieć wpływ na zużycie paliwa w drodze do lotniska docelowego.

►M1 27) ◄ „Podejście końcowe ze stałym zniżaniem (Continuous Descent Final Approach, 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 lub wyższej 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 dla typu użytkowanego samolotu.

►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.

►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.

►M1 32) ◄ „Wilgotna droga startowa” oznacza drogę startową, której powierzchnia nie jest sucha, ale obecna na niej wilgoć nie nadaje jej błyszczącego wyglądu.

►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

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

►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.

►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.

►M1 40) ◄ „Umowa leasingu bez załogi” oznacza porozumienie zawarte pomiędzy przedsiębiorstwami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego (Air Operator Certificate, AOC) najemcy.

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

►M1 42) ◄ „Sucha droga startowa” oznacza drogę startową, która nie jest mokra ani zanieczyszczona, i obejmuje te drogi utwardzone, których pokrycie jest specjalnie przygotowane poprzez żłobienie lub użycie porowatego materiału i utrzymywane w stanie, który daje efekt hamowania jak na drodze suchej nawet w obecności wilgoci.

▼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.

▼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.

►M1 46) ◄ „Lotnisko zapasowe na trasie (En-Route Alternate, ERA)” oznacza odpowiednie lotnisko na trasie lotu, które może być wymagane na etapie planowania.

►M1 47) ◄ „System polepszający widzenie (Enhanced Vision System, EVS)” oznacza system elektroniczny wyświetlający w czasie rzeczywistym obraz środowiska zewnętrznego dzięki wykorzystaniu czujników obrazowych.

►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.

►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.

►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).

►M1 51) ◄ „Paliwowe lotnisko ERA” oznacza lotnisko zapasowe na trasie (ERA) wybrane w celu zmniejszenia zapasu paliwa na zdarzenia nieprzewidziane.

▼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.

►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.

►M1 55) ◄ „Wyświetlacz przezierny (Head-Up Display, HUD)” oznacza system zobrazowania, który przedstawia informację o locie w polu widzenia pilota na wprost i który nie ogranicza w sposób znaczący widoku na zewnątrz.

►M1 56) ◄ „System lądowania z naprowadzaniem (Head-Up Guidance Landing System, HUDLS)” oznacza kompletny system pokładowy, który przedstawia pilotowi na wskaźniku przeziernym wskazania dyrektywne w trakcie podejścia, lądowania i/lub procedury nieudanego podejścia. Obejmuje wszystkie czujniki, komputery, źródła zasilania, wskaźniki i elementy sterujące.

►M1 57) ◄ „Śmigłowiec” oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w powietrzu głównie dzięki reakcjom aerodynamicznym na co najmniej jednym napędzanym wirniku nośnym, głównie w osiach pionowych.

►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.

►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.

▼B

►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.

►M1 69) ◄ „Nieprzyjazne środowisko” oznacza:

a) środowisko, w którym:

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

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

(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 – obszary na otwartym morzu na północ od równoleżnika 45N i na południe od równoleżnika 45S wyznaczone przez władze danego państwa; oraz

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

►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.

►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.

►M1 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.

►M1 74) ◄ „Procedury ograniczonej widzialności (Low Visibility Procedures, LVP)” oznaczają procedury stosowane na lotnisku w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podczas podejść poniżej standardu w kategorii I, podejść poza standardem w kategorii II, podejść w standardzie kategorii II i III oraz startów przy ograniczonej widzialności.

►M1 75) ◄ „Start przy ograniczonej widzialności (Low Visibility Take-Off, LVTO)” oznacza start przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszej niż 400 metrów, ale nie mniejszej niż 75 metrów.

▼B

►M1 76) ◄ „Operacja poniżej standardu w kategorii I (Lower Than Standard Category I, LTS CAT I)” oznacza operację podejścia według wskazań przyrządów i lądowanie w kategorii I (CAT I) z wykorzystaniem wysokości względnej decyzji (DH) w kategorii I, przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszej niż normalnie przypisana do niej wysokość względna decyzji (DH), ale nie mniejszej niż 400 m.

►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.

►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.

►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.

►M1 83) ◄ „Operacja podejścia nieprecyzyjnego (Non-Precision Approach, NPA)” oznacza podejście wykonywane według wskazań przyrządów do minimalnej wysokości zniżania (Minimum Descent Height, MDH), lub wysokości względnej decyzji (DH) z wykorzystaniem techniki podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (Continuous Descent Final Approach, CDFA), nie niższej niż 250 stóp i widzialności RVR/CMV nie mniejszej niż 750 m dla samolotów i 600 m dla śmigłowców.

►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).

►M1 86) ◄ „Operacje morskie” oznacza operacje, w których zazwyczaj istotna część lotu wykonywana jest nad obszarami morskimi pomiędzy miejscami oddalonymi od brzegu.

►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.

▼B

►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.

►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.

►M1 92) ◄ „Operacja poza standardem w kategorii II (Other Than Standard Category II, OTS CAT II)” oznacza podejście precyzyjne i lądowanie wykonywane według wskazań przyrządów i z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS, kiedy niektóre lub wszystkie elementy systemu oświetlenia dla podejść precyzyjnych w kategorii II (CAT II) nie są dostępne oraz przy:

a) DH poniżej 200 stóp, ale nie mniej niż 100 stóp; oraz

b) RVR nie mniejszej niż 350 m.

►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.

►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).

►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.

►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.

▼B

►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.

►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.

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

►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.

►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.

►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.

►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.

▼B

►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.

►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.

►M1 120) ◄„Ładunek handlowy” oznacza całkowitą masę pasażerów, bagażu, ładunku cargo i przenośnego sprzętu specjalistycznego, łącznie z ewentualnym balastem.

►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.

►M1 125) ◄„Podejście z widocznością” oznacza podejście do lądowania, gdy niewykonana jest część lub całość procedury podejścia według przyrządów i podejście wykonuje się na podstawie obserwacji terenu.

▼M1

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

▼B

►M1 127) ◄„Umowa leasingu z załogą” oznacza porozumienie zawarte pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, zgodnie z którym statek powietrzny użytkowany jest na podstawie Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) przewoźnika dającego statek w leasing.

►M1 128) ◄„Mokra droga startowa” oznacza drogę startową, której powierzchnia pokryta jest wodą lub jej odpowiednikiem na głębokość mniejszą od tej podanej w definicji „zanieczyszczonej drogi startowej” lub gdy obecna na powierzchni drogi wilgoć nadaje jej błyszczący wygląd, przy jednoczesnym braku znacznych połaci stojącej wody.

▼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

a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (Acceptable Means of Compliance, AMC), które można wykorzystywać do uzyskania zgodności z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych. Uzyskanie zgodności z AMC oznacza spełnienie odpowiednich wymagań przepisów wykonawczych.

b) W celu zapewnienia zgodności z przepisami wykonawczymi można wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

c) Właściwy organ ustanawia system do celów spójnej oceny, czy wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań wykorzystywane przez niego lub przez organizacje i osoby znajdujące się pod jego nadzorem umożliwiają osiągnięcie zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi.

d) Właściwy organ ocenia wszelkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań proponowane przez organizację zgodnie z ORO.GEN.120 lit. b) poprzez dokonywanie analizy przedstawionej dokumentacji oraz, jeżeli zostanie to uznane za konieczne, przeprowadzanie inspekcji tej organizacji.

   W przypadku uznania, że oceniane alternatywne sposoby spełnienia wymagań są zgodne z przepisami wykonawczymi, właściwy organ bez zbędnej zwłoki:

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

   2) zawiadamia Agencję o treści tych alternatywnych sposobów spełniania wymagań, dołączając kopie wszelkich stosownych dokumentów;

   3) informuje pozostałe państwa członkowskie o alternatywnych sposobach spełnienia wymagań, jakie zostały przyjęte.

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.

▼B

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

a) Bez uszczerbku dla dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]), właściwy organ wdraża system służący odpowiedniemu gromadzeniu, analizowaniu i rozpowszechnianiu informacji dotyczących bezpieczeństwa.

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.

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;

([1]) Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

▼B

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 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 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;

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 lub ciągłego nadzoru.

▼B

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;

▼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;

►M1 7) ◄ nadzoru nad osobami i organizacjami prowadzącymi działalność na terytorium państwa członkowskiego, ale nadzorowanymi lub certyfikowanymi przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub przez Agencję, zgodnie z ustaleniami między tymi organami;

▼M1

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

▼B

►M1 9) ◄ oceny i informowania Agencji o alternatywnych sposobach spełnienia wymagań proponowanych przez organizacje podlegające certyfikacji 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.

b) Właściwy organ prowadzi wykaz wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów dla organizacji ►M1 i otrzymanych 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:

1) spełnienie przez organizację stosownych wymagań przed wydaniem jej – odpowiednio – certyfikatu lub zatwierdzenia;

2) czy certyfikowane przez niego organizacje lub organizacje, od których otrzymał zgłoszenie, niezmiennie spełniają stosowne wymagania;

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

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

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.

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.

▼M1

d) W odniesieniu do organizacji zgłaszających swoją działalność właściwemu organowi program nadzoru opracowuje się z uwzględnieniem specyfiki organizacji, złożoności prowadzonej przez nią działalności i wyników wcześniejszych działań nadzorczych oraz opiera się go na ocenie ryzyka związanego z działalnością danej organizacji. Program ten obejmuje audyty i inspekcje, w tym, stosownie do przypadku, inspekcje na płycie i inspekcje niezapowiedziane.

▼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

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).

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

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 zgodnie z częścią ORO oraz przekazuje danej organizacji potwierdzenie odbioru zgłoszenia.

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.

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 lub certyfikatu ►M1 albo z treścią zgłoszenia, ◄ które obniżają ogólne bezpieczeństwo lub poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.

▼B

Do nieprawidłowości poziomu 1 należą:

1) nieudzielenie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji określonych w ORO.GEN.140 podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach;

2) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu organizacji poprzez fałszowanie przedkładanej dokumentacji;

3) dowody nadużyć lub nieuprawnionego użycia certyfikatu organizacji; oraz

4) brak kierownika odpowiedzialnego.

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 lub certyfikatu ►M1 albo z treścią zgłoszenia, ◄ które mogą obniżać ogólne bezpieczeństwo lub zagrażać bezpieczeństwu lotu.

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 lub szczególnego zatwierdzenia, zależnie od zakresu stwierdzonych nieprawidłowości poziomu 1, aż do podjęcia przez organizację udanych działań naprawczych.

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.

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

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 przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję ►M1 albo zgłaszającej im swoją działalność, ◄ zawiadamia on ten właściwy organ i podaje stopień nieprawidłowości.

▼B

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 rozporządzenia Komisji (UE) nr 290/2012 ([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.

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.

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.

ARO.OPS.110 Umowy leasingu

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;

   3) ORO.AOC.110 lit. e), w przypadku statków powietrznych dawanych w leasing bez załogi dowolnemu operatorowi;

   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.

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

▼B

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;

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

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

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:

1) odpowiednie skoordynowanie działań z właściwym organem odpowiedzialnym za ciągły nadzór nad statkiem powietrznym, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003 ([2]), lub za operacje statku powietrznego, jeżeli jest to inny organ;

2) terminowe wykreślenie statku powietrznego z AOC operatora.

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

2) wykazie zatwierdzeń szczególnych, zgodnie z dodatkiem V, dla operacji niezarobkowych.

▼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).

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.

ARO.OPS.210 Określenie obszaru lokalnego

Właściwy organ może określić obszar lokalny na potrzeby wymagań dotyczących szkolenia i przeprowadzania sprawdzianów dla załóg lotniczych.

([1]) Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.
([2]) Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1.

▼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.

ARO.OPS.225 Zatwierdzenie operacji do lotniska izolowanego

Zatwierdzenie, o którym mowa w CAT.OP.MPA.106, zawiera wykaz określonych przez operatora lotnisk objętych tym zatwierdzeniem.

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;

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 uprawnienia wydane zgodnie z ART.GEN.205 zostały ograniczone lub przywrócone po zawieszeniu lub cofnięciu.

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.

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;

▼B

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;

3) utrzymują ważność swoich kwalifikacji przez uczestnictwo w szkoleniach okresowych oraz przeprowadzanie minimum 12 inspekcji w każdym okresie 12 miesięcy.

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;

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

a) Inspekcje na płycie są przeprowadzane w ustandaryzowany sposób z wykorzystaniem formularza znajdującego się w dodatku III albo dodatku IV.

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

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 przy użyciu formularza znajdującego się w dodatku III.

▼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.

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.

▼B

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;

2) uzyskał pozwolenie na loty zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 ([1]), w przypadku statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim;

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.

ARO.RAMP.150 Zadania koordynacyjne Agencji

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

1) informacji, o których mowa w ARO.RAMP.145, z wykorzystaniem formularzy przedstawionych w dodatkach III i IV;

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;

([1]) Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6.

▼B

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.

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.

▼B

Dodatek I

CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

(Zakres zatwierdzenia dla przewoźników lotniczych)

Rodzaje operacji: Zarobkowy transport lotniczy (CAT) ☐ Pasażerski; ☐ Towarowy;

☐ Inny ([1]) .....

Operacje zarobkowe specjalne (SPO) ☐ ([2]) .....

5	Państwo operatora ([3])	([5])
	Organ wydający ([4])	
Nr AOC ([6]):	Nazwa operatora ([7])	Operacyjne osoby do kontaktu ([9]):
	Nazwa handlowa poprzedzona DBA ([8])	Szczegóły dotyczące osób do kontaktu nadzorujących operacje, z którymi bez zbędnej zwłoki można się skontaktować, wymienione są w ..... ([12]).
	Adres operatora ([10]):	
	Telefon ([11]): Faks: E-mail:	

Niniejszy certyfikat zaświadcza, że ..... ([13]) jest upoważniony do wykonywania zarobkowych operacji lotniczych w zakresie określonym w załączonych specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z instrukcją operacyjną, załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi.

Data wydania ([14]):	Imię, nazwisko i podpis ([15]): Tytuł:

([1]) Określenie innych rodzajów przewozów.

([2]) Podać rodzaj operacji, np. rolnicze, budowlane, wykonywanie fotografii, miernictwo, obserwacja i patrolowanie, reklama lotnicza.

([3]) Zastąpić nazwą państwa operatora.

([4]) Zastąpić określeniem właściwego organu wydającego zatwierdzenie.

([5]) Tylko do użytku właściwego organu.

([6]) Numer zatwierdzenia nadany przez właściwy organ.

([7]) Zastąpić zarejestrowaną nazwą operatora.

([8]) Nazwa handlowa operatora, jeżeli inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis „Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą" (doing business as, DBA).

([9]) Dane kontaktowe to numer telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, oraz adres e-mail (jeżeli jest dostępny), pod którymi można się bez zbędnej zwłoki skontaktować z osobą nadzorującą operacje w sprawach dotyczących operacji lotniczych, zdatności do lotu, kompetencji załogi lotniczej i personelu pokładowego, materiałów niebezpiecznych i innych.

([10]) Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.

([11]) Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.

([12]) Wstawić nazwę kontrolowanego dokumentu, przewożonego na pokładzie statku powietrznego, w którym wymienia się dane kontaktowe, wraz ze wskazaniem odpowiedniej strony lub jednostki redakcyjnej tekstu, np. „dane kontaktowe … są wymienione w instrukcji operacyjnej, Gen./Basic, rozdział 1, pkt 1.1" lub „… są wymienione w specyfikacjach operacyjnych, s. 1" lub „… są wymienione w załączniku do niniejszego dokumentu".

([13]) Zarejestrowana nazwa operatora.

([14]) Data wydania AOC (dd-mm-rrrr).

([15]) Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo, AOC można opatrzyć oficjalną pieczęcią.

FORMULARZ EASA 138 wydanie 1

▼B

Dodatek II

SPECYFIKACJE OPERACYJNE **(z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)**				
Dane kontaktowe organu wydającego Telefon ([1]): _____ ; Faks: _____; E-mail: _____				
Nr AOC ([2]): Nazwa operatora ([3]): Data ([4]): Podpis: Nazwa handlowa poprzedzona DBA Nr specyfikacji operacyjnych:				
Model statku powietrznego ([5]): Znaki rejestracyjne ([6]):				
Operacje zarobkowe ☐				
Obszar prowadzenia operacji ([7]):				
Specjalne ograniczenia ([8]):				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie ([9])	Uwagi
Materiały niebezpieczne	☐	☐		
Operacje przy ograniczonej widzialności Start Podejście i lądowanie Start	☐ ☐	☐ ☐	RVR ([10]): m CAT ([11]) .... RVR: m DH: stóp	
RVSM ([12]) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ([13]) ☐ N/A	☐	☐	Maks. czas dolotu do lotniska zapasowego ([14]): min.	
Specyfikacje nawigacyjne dla operacji PBN ([15])	☐	☐		([16])
Specyfikacja minimalnych osiągów nawigacyjnych	☐	☐		
Operacje śmigłowców z systemem noktowizyjnym	☐	☐		
Operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	☐	☐		
Operacje śmigłowców ratownictwa medycznego	☐	☐		
Szkolenie personelu pokładowego ([17])	☐	☐		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ([18])	☐	☐		
Ciągła zdatność do lotu	☐	☐	([19])	
Inne ([20])				

▼B

(1) Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.

(2) Wstawić przypisany numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

(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) Data wydania specyfikacji operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.

(5) Wpisać nadane przez ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232).

(6) Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W ostatnim przypadku, w 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) Wymienić dozwolone obszary geograficzne prowadzenia operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej, albo granic narodowych lub regionalnych).

(8) Wymienić specjalne ograniczenia mające zastosowanie (np. tylko VFR, tylko dzień itp.).

(9) W tej kolumnie wpisać dozwolone kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).

(10) Wpisać, w metrach, zatwierdzony minimalny RVR do startu. Jedna linia dla każdego zatwierdzenia, jeżeli wydano różne zatwierdzenia.

(11) Wpisać odpowiednią kategorię podejścia precyzyjnego: CAT I, II, IIIA, IIIB lub IIIC. Wpisać minimalną widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jedna linia dla każdej wymienionej kategorii podejścia.

(12) Pole N/A (nie dotyczy) można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego nie przekracza FL290.

(13) 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 N/A.

(14) Można podać również odległość graniczną (w NM) oraz typ silnika.

(15) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (performance-based navigation, PBN): na każde zatwierdzenie PBN przeznacza się jeden wiersz (np. nawigacja obszarowa (RNAV) 10, RNAV 1, wymagana charakterystyka nawigacyjna (RNP) 4,...), z odpowiednimi ograniczeniami lub warunkami podanymi w kolumnie „Wyszczególnienie" lub „Uwagi".

(16) Ograniczenia, warunki i podstawa prawna zatwierdzeń operacyjnych powiązanych z zatwierdzeniami PBN (np. globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS), radioodległościomierz/DME/bezwładnościowy układ odniesienia (DME/DME/IRU), ...).

(17) Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń i egzaminów dla kandydatów na członka personelu pokładowego, zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 290/2012.

(18) Zatwierdzenie do wydawania zaświadczeń dla członków personelu pokładowego, zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 290/2012.

(19) Wpisać imię i nazwisko/nazwę osoby/organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatności do lotu oraz przepis, który nakłada taki obowiązek, np. załącznik I (część M) podczęść G do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003.

(20) Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, operacje śmigłowcowe w miejscu wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowcowe w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowcowe bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS, statek powietrzny wykorzystywany w operacjach niezarobkowych).

FORMULARZ EASA 139 wydanie 1

▼B

Dodatek III

Potwierdzenie przeprowadzenia inspekcji na płycie				
Data:	Godzina:	Miejsce:		**Informacje (w dowolnym formacie) dotyczące właściwego organu (logo, dane teleadresowe tel./faks/e-mail)**
Operator:		Państwo:	Nr AOC:	
Trasa z:	Nr lotu:	Trasa do:	Nr lotu:	
Rodzaj lotu:	Wyczarterowany przez operatora:	Rodzaj statku powietrznego:	Konfiguracja statku powietrznego:	
Państwo czarterującego:		Znak rejestracyjny:	Nr fabryczny:	
Państwo licencji załogi lotniczej:	Potwierdzenie odbioru (*) Nazwisko: ..... Stanowisko: ..... Stanowisko:		Podpis:	

		Podpis	Uwagi
A	**Kabina pilota**		
1	Stan ogólny		
2	Wyjście awaryjne		
3	Wyposażenie		
	Dokumentacja		
4	Instrukcje		
5	Listy kontrolne		
6	Karty nawigacyjne/przyrządów		
7	Wykaz wyposażenia minimalnego		
8	Świadectwo rejestracji		
9	Świadectwo zdatności w zakresie hałasu (jeżeli dotyczy)		
10	AOC lub równoważny dokument		
11	Licencja radiowa		
12	Świadectwo zdatności do lotu		
	Dane dotyczące lotu		
13	Przygotowanie lotu		
14	Obliczenie masy i wyważenia		
	Wyposażenie bezpieczeństwa		
15	Gaśnice ręczne		
16	Kamizelki ratunkowe/środki pływające		
17	Uprząż bezpieczeństwa		
18	Wyposażenie tlenowe		
19	Samodzielne przenośne źródła światła		

		Podpis	Uwagi
	Załoga lotnicza		
20	Licencja/skład załogi lotniczej		
	Dziennik podróży/dziennik techniczny lub równoważny dokument		
21	Dziennik podróży lub równoważny dokument		
22	Poświadczenie obsługi		
23	Zgłaszanie i usuwanie usterek (w tym dziennik techniczny)		
24	Przegląd przed lotem		
B	**Bezpieczeństwo w kabinie pasażerskiej**		
1	Stan ogólny wewnątrz kabiny		
2	Stanowisko personelu pokładowego i zestaw medyczny		
3	Apteczka pierwszej pomocy/Ratunkowy zestaw medyczny		
4	Gaśnice ręczne		
5	Kamizelki ratunkowe/środki pływające		
6	Stan pasów bezpieczeństwa i foteli		
7	Wyjście awaryjne, oświetlenie samodzielne, przenośne źródła światła		
8	Trapy ratunkowe/pontony (jeżeli wymagane), awaryjny nadajnik lokalizacyjny		
9	Zaopatrzenie w tlen (personel pokładowy i pasażerowie)		
10	Instrukcje bezpieczeństwa		
11	Członkowie personelu pokładowego		
12	Dostęp do wyjść awaryjnych		
13	Rozmieszczenie bagażu pasażerów		
14	Liczba miejsc		

		Podpis	Uwagi
C	**Stan statku powietrznego**		
1	Stan ogólny zewnętrzny		
2	Drzwi i luki		
3	Urządzenia sterowania lotem		
4	Koła, opony, hamulce		
5	Podwozie, płozy/pływaki		
6	Komora podwozia		
7	Zespół napędowy i pylon		
8	Łopatki wentylatora, śmigła, wirniki (główne/ogonowe)		
9	Ewidentne naprawy		
10	Ewidentnie nienaprawione uszkodzenia		
11	Wycieki		
D	**Ładunek**		
1	Ogólny stan przedziału ładunkowego		
2	Materiały niebezpieczne		
3	Rozmieszczenie ładunku		
E	**Ogólne**		
1	Ogólne		

▼B

Podjęte działanie		Element sprawdzany podczas inspekcji	Kategoria	Uwagi
	(3d) Natychmiastowy zakaz wykonywania operacji			
	(3c) Statek powietrzny zatrzymany przez przeprowadzający inspekcję krajowy urząd lotnictwa cywilnego			
	(3b) Działania naprawcze przed lotem			
	(3a) Ograniczenia w eksploatacji statku powietrznego			
	(2) Informacja dla organu i operatora			
	(1) Informacja dla pilota dowódcy/			
	(0) Brak uwag			
Podpis lub numer inspektora(-ów)				
Ewentualne uwagi załogi:				

(*) Podpis któregokolwiek z członków załogi lub innego przedstawiciela operatora poddanego inspekcji absolutnie nie oznacza akceptacji wymienionych ustaleń, lecz jedynie potwierdzenie, że statek powietrzny został poddany inspekcji w dniu i w miejscu wskazanych w niniejszym dokumencie.

Niniejsze sprawozdanie stanowi jedynie relację z inspekcji i nie może być traktowane jako potwierdzenie zdatności statku powietrznego do planowanego lotu. Dane znajdujące się w niniejszym sprawozdaniu mogą zostać przeredagowane przed ich wprowadzeniem do centralnej bazy danych.

FORMULARZ EASA 136 wydanie 1

▼B

Dodatek IV

Sprawozdanie z inspekcji na płycie



Właściwy organ *(nazwa)*

(Państwo)

Sprawozdanie z inspekcji na płycie

NR: _._._._-_._._._-_._._._

Źródło:	RI		
Data:	__.__.____	Miejsce:	_____
Czas miejscowy:	__:__		
Operator:	_____	Numer AOC:	_____
Państwo:	_____	Rodzaj operacji:	_____
Trasa z:	_____	Numer lotu:	_____
Trasa do:	_____	Numer lotu:	_____
Wyczarterowany przez operatora*:	_____	Państwo czarterującego*:	_____
* *(jeżeli dotyczy)*			
Rodzaj statku powietrznego:	_____	Znaki rejestracyjne:	_____
Konfiguracja statku powietrznego:	_____	Numer fabryczny:	_____
Załoga lotnicza: Państwo licencji:	_____		
2. państwo licencji*:	_____		
* *(jeżeli dotyczy)*			

Nieprawidłowości:

Kod / norma / odnośnik / kategoria /	nieprawidłowość	Szczegółowy opis
_-_-_ _ _-_-_ _	.....	.....
_-_-_ _ _-_-_ _	.....	.....
_-_-_ _ _-_-_ _	.....	.....
_-_-_ _ _-_-_ _	.....	.....
_-_-_ _ _-_-_ _	.....	.....

Klasa podjętych działań:	Szczegółowy opis
☐ 3d) Natychmiastowy zakaz wykonywania operacji	.....
☐ 3c) Statek powietrzny zatrzymany przez przeprowadzający inspekcję właściwy organ	.....
☐ 3b) Działania naprawcze przed lotem	.....
☐ 3a) Ograniczenia w eksploatacji statku powietrznego	.....
☐ 2) Informacja dla właściwego organu i operatora	.....
☐ 1) Informacja dla pilota dowódcy	.....

Informacje dodatkowe (ewentualnie)

Nazwisko lub nr inspektora: .....

— Niniejsze sprawozdanie stanowi jedynie relację z inspekcji i nie może być traktowane jako potwierdzenie zdatności statku powietrznego do planowanego lotu.

— Dane znajdujące się w niniejszym sprawozdaniu mogą zostać przeredagowane przed ich wprowadzeniem do centralnej bazy danych.

▼B

Kod pozycji	Sprawdzone	Uwagi
A. Kabina pilota		
Ogólne		
1. Stan ogólny	1.	1.
2. Wyjście awaryjne	2.	2.
3. Wyposażenie	3.	3.
Dokumentacja		
4. Instrukcje	4.	4.
5. Listy kontrolne	5.	5.
6. Karty radionawigacyjne	6.	6.
7. Wykaz wyposażenia minimalnego	7.	7.
8. Świadectwo rejestracji	8.	8.
9. Świadectwo zdatności w zakresie hałasu (jeżeli dotyczy)	9.	9.
10. AOC lub równoważny dokument	10.	10.
11. Licencja radiowa	11.	11.
12. Świadectwo zdatności do lotu	12.	12.
Dane dotyczące lotu		
13. Przygotowanie lotu	13.	13.
14. Obliczenie masy i wyważenia	14.	14.
Wyposażenie bezpieczeństwa		
15. Gaśnice ręczne	15.	15.
16. Kamizelki ratunkowe/środki pływające	16.	16.
17. Uprząż bezpieczeństwa	17.	17.
18. Wyposażenie tlenowe	18.	18.
19. Samodzielne przenośne źródła światła	19.	19.
Załoga lotnicza		
20. Licencja/skład załogi lotniczej	20.	20.
Dziennik podróży/techniczny lub równoważny dokument		
21. Dziennik podróży lub równoważny dokument	21.	21.
22. Poświadczenie obsługi	22.	22.
23. Zgłaszanie i usuwanie usterek (w tym dziennik techniczny)	23.	23.
24. Przegląd przed lotem	24.	24.
B. Bezpieczeństwo w kabinie pasażerskiej		
1. Stan ogólny wewnątrz kabiny	1.	1.
2. Stanowiska personelu pokładowego i strefa odpoczynku załogi	2.	2.
3. Apteczka pierwszej pomocy/Ratunkowy zestaw medyczny	3.	3.
4. Gaśnice ręczne	4.	4.
5. Kamizelki ratunkowe/środki pływające	5.	5.
6. Stan pasów bezpieczeństwa i foteli	6.	6.
7. Wyjście awaryjne, oświetlenie samodzielne, przenośne źródła światła	7.	7.
8. Trapy ratunkowe/pontony (jeżeli wymagane), awaryjny nadajnik lokalizacyjny	8.	8.
9. Zaopatrzenie w tlen (personel pokładowy i pasażerowie)	9.	9.
10. Instrukcje bezpieczeństwa	10.	10.
11. Członkowie personelu pokładowego	11.	11.
12. Dostęp do wyjść awaryjnych	12.	12.
13. Rozmieszczenie bagażu pasażerów	13.	13.
14. Liczba miejsc	14.	14.

▼B

Kod pozycji	Sprawdzone	Uwagi
C. Stan statku powietrznego		
1. Stan ogólny zewnętrzny	1.	1.
2. Drzwi i luki	2.	2.
3. Urządzenia sterowania lotem	3.	3.
4. Koła, opony, hamulce	4.	4.
5. Podwozie, płozy/pływaki	5.	5.
6. Komora podwozia	6.	6.
7. Zespół napędowy i pylon	7.	7.
8. Łopatki wentylatora, śmigła, wirniki (główne/ogonowe)	8.	8.
9. Ewidentne naprawy	9.	9.
10. Ewidentnie nienaprawione uszkodzenia	10.	10.
11. Wycieki	11.	11.
D. Ładunek		
1. Ogólny stan przedziału ładunkowego	1.	1.
2. Materiały niebezpieczne	2.	2.
3. Rozmieszczenie ładunku	3.	3.
E. Ogólne		
1. Ogólne	1.	1.

FORMULARZ EASA 137 wydanie 1

▼**M1**

Dodatek V

Wykaz zatwierdzeń szczególnych

Operacje niezarobkowe

(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]):	Specyfikacja ([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 należy wymienić 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.
([6]) W tej kolumnie należy wymienić wszelkie zatwierdzone operacje, np. przewóz materiałów niebezpiecznych, LVO, RVSM, RNP, MNPS.
([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 1.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DLA OPERACJI LOTNICZYCH

[CZĘŚĆ ORO]

ORO.GEN.005 Zakres

Niniejszy załącznik ustanawia wymagania obowiązujące przewoźników lotniczych prowadzących operacje zarobkowego transportu lotniczego ►**M1** lub operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym. ◄

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 ►**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

a) Operator odpowiada za eksploatację statku powietrznego zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, odpowiednimi wymaganiami niniejszego załącznika oraz posiadanym certyfikatem ►**M1** albo zgłoszeniem. ◄

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 ►**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.

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. Procedury te nie mogą wymagać od członków załóg wykonywania podczas krytycznych faz lotu czynności innych niż wymagane do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.

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.

h) Operator ustanawia system list kontrolnych 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 zawartych w instrukcji operacyjnej. Projekt list kontrolnych i sposób ich wykorzystania muszą być zgodne z zasadą czynnika ludzkiego oraz uwzględniać treść najnowszej stosownej dokumentacji otrzymanej od producenta statku powietrznego.

▼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.

j) Operator ustanawia i prowadzi programy szkolenia personelu na temat materiałów niebezpiecznych zgodne z wymaganiami Instrukcji Technicznych, które podlegają przeglądowi i zatwierdzeniu przez właściwy organ. Programy szkolenia muszą być odpowiednie do zakresu obowiązków personelu.

ORO.GEN.115 Wniosek o wydanie certyfikatu operatora

a) Wniosek o wydanie lub wprowadzenie poprawki do certyfikatu operatora 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.

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.

▼B

ORO.GEN.125 Warunki zatwierdzenia i uprawnień operatora

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

ORO.GEN.130 Zmiany

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,

▼B

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.

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 Utrzymanie ważności

a) Certyfikat operatora 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 w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych; oraz

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

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

ORO.GEN.140 Dostęp

a) Na potrzeby stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów 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 ►M1 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 ORO.GEN.105;

2) organ działający na mocy przepisów ARO.GEN.300 lit. d), ARO.GEN.300 lit. e) lub ARO.RAMP.

b) Dostęp do statków powietrznych, o których mowa w lit. a), 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.

▼B

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).

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

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 (UE) nr 996/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) oraz w dyrektywie 2003/42/WE.

b) Bez uszczerbku dla 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 obecność niedokładnych, niepełnych lub niejasnych informacji w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 ([2]) lub inne nieprawidłowe okoliczności, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu eksploatacji statku powietrznego, ale nie skutkowały wypadkiem ani poważnym incydentem.

c) Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 996/2010, dyrektywy 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 ([3]) oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 1330/2007 ([4]), 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 zaistniałej sytuacji.

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;

([1]) Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.
([2]) Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6.
([3]) Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3.
([4]) Dz.U. L 295 z 14.11.2007, s. 7.

▼B

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

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.

ORO.GEN.205 Działania zlecone

a) Do działań zleconych należą wszystkie działania mieszczące się w ramach zakresu udzielonego operatorowi zatwierdzenia, prowadzone przez inną organizację, która albo jest sama certyfikowana do ich wykonywania albo, jeżeli nie jest certyfikowana, działa na podstawie zatwierdzenia uzyskanego od operatora. Operator dopilnowuje, aby – w przypadku zlecenia lub zakupu dowolnej części swojej działalności – zlecone albo zakupione usługi lub produkty spełniały stosowne wymagania.

b) W przypadku gdy certyfikowany operator zleca prowadzenie części swojej działalności organizacji, która sama nie jest do tego certyfikowana zgodnie z przepisami niniejszej części, organizacja otrzymująca zlecenie działa na podstawie zatwierdzenia uzyskanego od operatora. Organizacja zlecająca dopilnowuje, aby właściwy organ miał dostęp do organizacji otrzymującej zlecenie w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności ze stosownymi wymaganiami.

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.

▼B

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.

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.

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 ([1]), przed rozpoczęciem zarobkowych operacji lotniczych, operator musi złożyć wniosek do właściwego organu i uzyskać od niego certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC).

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(-y) oraz liczbę statków powietrznych, na jakich mają być wykonywane loty;

3) opis systemu zarządzania, w tym strukturę organizacyjną;

4) nazwisko kierownika odpowiedzialnego;

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

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 muszą wykazać przed właściwym organem, że:

1) spełniają wszystkie stosowne wymagania przedstawione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w niniejszym załączniku oraz, stosownie do przypadku, w załączniku IV (część CAT) i załączniku V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia;

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

▼B

2) wszystkie eksploatowane przez nich statki powietrzne posiadają świadectwo zdatności do lotu (Certificate of Airworthiness, CofA) zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003; oraz

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

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.

b) Operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią może brać statek powietrzny w leasing z załogą wyłącznie od takiego operatora, na którego nie nałożono zakazu wykonywania operacji w trybie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

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, że:

1) operator z państwa trzeciego posiada ważny AOC wydany zgodnie z załącznikiem 6 do Konwencji ICAO;

2) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003 oraz niniejszym rozporządzeniem; oraz

3) statek powietrzny posiada standardowy CofA wydany zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji ICAO.

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; oraz

3) zapewniona jest zgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.

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.

▼B

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 rozporządzenia (UE) nr 290/2012, 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;

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 rozporządzenia (UE) nr 290/2012, 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

▼B

(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.

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

▼M1

a) Posiadacz AOC może prowadzić operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego wymienionych w specyfikacjach operacyjnych do swojego AOC, pod warunkiem że operator:

1) umieści w instrukcji operacyjnej szczegółowy opis tych operacji, w tym:

(i) określenie stosownych wymagań;

(ii) wyraźne określenie wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi w prowadzeniu operacji zarobkowych i operacji niezarobkowych;

(iii) sposób zapewnienia pełnego zaznajomienia całego personelu biorącego udział w tych operacjach z odpowiednimi procedurami;

2) przedstawi właściwemu organowi do uprzedniego zatwierdzenia ustalone różnice między procedurami operacyjnymi, o których mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (ii).

b) Posiadacz AOC prowadzący operacje, o których mowa w lit. a), nie jest zobowiązany do przedstawiania zgłoszenia zgodnie z niniejszą częścią.

▼B

ORO.AOC.130 Monitorowanie parametrów lotu — samoloty

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

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

ORO.AOC.135 Wymagania dotyczące personelu

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

1) operacje lotnicze;

2) szkolenie załóg;

3) operacje naziemne; oraz

4) ciągła zdatność do lotu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003.

b) *Odpowiedniość i kompetencje personelu*

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

▼B

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

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

Operator wykonujący niezarobkowe operacje lotnicze skomplikowanymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym musi:

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;

▼M1

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.

▼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.

▼M1

b) Treść instrukcji operacyjnej musi odzwierciedlać wymagania przedstawione w – odpowiednio – niniejszym załączniku, załączniku IV (część CAT), załączniku V (część SPA) i załączniku VI (część NCC) oraz nie może być sprzeczna z – odpowiednio – warunkami specyfikacji operacyjnych do certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) bądź ze 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.

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.

h) Nie naruszając przepisów lit. g), 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.

▼B

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 ◄

Podstawowa struktura instrukcji operacyjnej jest następująca:

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.

ORO.MLR.105 Wykaz wyposażenia minimalnego

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 (WE) nr 1702/2003.

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;

▼B

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:

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:

1) dane przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje są objęte zakresem MMEL określonym w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003;

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.

▼B

ORO.MLR.115 Prowadzenie dokumentacji

▼M1

a) Następującą dokumentację przechowuje się co najmniej przez 5 lat:

1) w przypadku operatorów CAT – dokumentację działalności, o której mowa w ORO.GEN.200;

2) w przypadku operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym – kopię zgłoszenia operatora, szczegółowe informacje na temat posiadanego zatwierdzenia i instrukcji operacyjnej.

▼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 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.

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.

▼B

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

ORO.SEC.100.A Ochrona kabiny załogi lotniczej

a) W samolocie, który ma drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą mieć możliwość zamknięcia na klucz oraz należy ustanowić środki, za pomocą których personel pokładowy będzie informował załogę lotniczą o podejrzanych działaniach lub naruszeniach przepisów ochrony w kabinie pasażerskiej.

b) Wszystkie samoloty pasażerskie uczestniczące w zarobkowym przewozie pasażerów, których maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM) wynosi więcej niż 45 500 kg lub których maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich (MOPSC) jest większa niż 60, muszą być wyposażone w zatwierdzone 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.

c) W każdym samolocie wyposażonym w drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej zgodnie z lit. b) powyżej:

1) drzwi te są zamykane przed uruchomieniem silników do startu i pozostają zamknięte, w przypadku 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; oraz

2) należy umożliwić monitorowanie obszaru poza kabiną załogi lotniczej z każdego stanowiska pilota, w zakresie niezbędnym do identyfikacji osób proszących o pozwolenie na wejście do kabiny załogi lotniczej oraz do wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.

ORO.SEC.100.H Ochrona kabiny załogi lotniczej

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

ORO.FC.005 Zakres

▼M1

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które operator musi spełnić w zakresie wyszkolenia, doświadczenia i kwalifikacji załogi lotniczej. Podczęść ta 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 operacji zarobkowego transportu lotniczego;

b) sekcję 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego.

▼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.

d) Członek załogi lotniczej może podczas lotu zostać zastąpiony w wykonywaniu czynności pilotowania przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.

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.

ORO.FC.105 Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy

a) Zgodnie z pkt 8.e załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, 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 ►M1 pilota dowódcę lub – w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego – na dowódcę. ◄

b) Operator wyznacza członka załogi lotniczej do pełnienia funkcji pilota dowódcy/dowódcy, wyłącznie jeżeli posiada on:

   1) minimalny poziom doświadczenia określony w instrukcji operacyjnej;

   2) 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, ukończone szkolenie dowódcze operatora, w przypadku awansu z drugiego pilota na pilota dowódcę/dowódcę.

c) 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. Powyższą wiedzę o trasie/obszarze i lotniskach utrzymuje się poprzez wykonanie co najmniej jednego lotu na danej trasie lub obszarze lub na dane lotnisko w ciągu 12 miesięcy.

([1]) Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1.

▼B

d) W przypadku samolotów w klasie osiągów B biorących udział w operacjach zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), przepisu lit. c) nie stosuje się.

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.

ORO.FC.125 Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze

a) Członkowie załogi lotniczej muszą ukończyć szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze, jeżeli jest to wymagane załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia 1178/2011, a także przy zmianie wyposażenia lub procedur, która wymaga zdobycia dodatkowej wiedzy o aktualnie użytkowanych typach lub wariantach statku powietrznego.

b) Instrukcja operacyjna określa, kiedy wymagane jest przeprowadzenie szkolenia w różnicach lub szkolenia zapoznawczego.

ORO.FC.130 Szkolenia okresowe i sprawdziany

a) Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć coroczne szkolenie okresowe w locie i na ziemi, odpowiednie do typu lub wariantu statku powietrznego, na którym wykonuje loty, w tym szkolenie w zakresie rozmieszczenia i użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie.

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.

▼B

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 odniesieniu do danego typu lub wariantu przewidziano w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 możliwość zaliczania na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki.

b) W instrukcji operacyjnej precyzuje się odpowiednie procedury lub ograniczenia operacyjne dla każdego przypadku wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego.

ORO.FC.145 Prowadzenie szkoleń

a) Wszystkie szkolenia wymagane niniejszą podczęścią muszą być prowadzone:

1) zgodnie z programami i planami tematycznymi szkoleń ustanowionymi przez operatora w instrukcji operacyjnej;

2) przez odpowiednio wykwalifikowany personel. W przypadku szkolenia 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) Ustanawiając programy i plany tematyczne szkoleń, operator uwzględnia obowiązkowe elementy dla odpowiedniego typu ustalone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

c) ►M1 W przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego ◄ programy szkoleń i sprawdzianów, w tym plany tematyczne oraz wykorzystanie poszczególnych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD), są zatwierdzane przez właściwy organ.

d) Urządzenie FSTD 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.

e) Operator ustanawia system odpowiedniego monitorowania zmian w FSTD oraz dopilnowuje, aby zmiany te nie miały wpływu na odpowiedniość programów szkoleniowych.

▼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.

▼B

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.

d) Szczególne wymagania dotyczące operacji śmigłowcowych.

1) 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:

(i) minimalny skład załogi lotniczej to dwóch pilotów; oraz

(ii) dowódca musi być posiadaczem licencji śmigłowcowego pilota liniowego (ATPL(H)) z uprawnieniem do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, wydanej zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

2) Operacje nieobjęte przepisami lit. d) pkt 1 mogą być wykonywane przez jednego pilota zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) lub w nocy, pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Zastępowanie członków załogi lotniczej podczas lotu

a) Dowódca może powierzyć prowadzenie lotu:

1) innemu wykwalifikowanemu dowódcy; lub

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.

▼B

ORO.FC.202 Loty w załodze jednoosobowej według wskazań przyrządów (IFR) lub w nocy

Aby możliwe było wykonywanie lotów IFR lub w nocy w załodze lotniczej w minimalnym składzie jednego pilota, jak przewidziano w ORO.FC.200 lit. c) pkt 2 i lit. d) pkt 2, muszą być spełnione następujące wymagania:

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.

b) Sprawdziany okresowe wymagane w ORO.FC.230 przeprowadza się pod kątem funkcji pilota w załodze jednoosobowej na odpowiednim typie lub klasie statku powietrznego w środowisku reprezentatywnym dla danej operacji.

c) W przypadku lotów IFR na samolotach, pilot musi:

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

▼B

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

(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.

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 dla utrzymania operacji.

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.

▼B

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.

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 takiego szkolenia jest opisywana w instrukcji operacyjnej.

2) wykonują sześć startów i lądowań na FSTD nie później niż w ciągu 21 dni po zaliczeniu egzaminu praktycznego 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 danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003. W przypadku niewykonania tych startów i lądowań w terminie 21 dni, operator przeprowadza szkolenie wznawiające. Treść takiego szkolenia jest opisywana w instrukcji operacyjnej.

3) wykonują pierwsze cztery starty i lądowania w ramach LIFUS na samolocie pod nadzorem TRI(A) zajmującego fotel drugiego pilota. Liczbę startów i lądowań można zmniejszyć, uwzględniając zaliczenia określone w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

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, na którym wykonuje loty.

b) *Sprawdzian umiejętności u operatora*

1) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdziany umiejętności u operatora w normalnym składzie załogi w celu wykazania się fachowością w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych.

2) W przypadku gdy od członka załogi lotniczej wymaga się wykonywania lotów IFR, sprawdzian umiejętności u operatora jest przeprowadzany bez zewnętrznych wizualnych punktów odniesienia, 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 zarobkowego transportu lotniczego.

▼B

4) Członek załogi lotniczej zaangażowany w operacje dzienne i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, wykonywane na śmigłowcu z napędem silnikowym innym niż śmigłowiec skomplikowany, może zaliczyć sprawdzian umiejętności u operatora tylko na jednym z posiadanych typów. Sprawdzian umiejętności u operatora jest przeprowadzany za każdym razem na typie najdawniej wykorzystywanym w sprawdzianie umiejętności. Odpowiednie typy śmigłowców, które można grupować do celu prowadzenia sprawdzianu umiejętności u operatora, są określane w instrukcji operacyjnej.

5) Nie naruszając przepisu ORO.FC.145 lit. a) pkt 2, w przypadku operacji wykonywanych śmigłowcami z napędem silnikowym innymi niż śmigłowce skomplikowane w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, a także operacji wykonywanych samolotami w klasie osiągów B, sprawdzian może przeprowadzić odpowiednio wykwalifikowany dowódca wyznaczony przez operatora i przeszkolony w zakresie zagadnień CRM i oceny umiejętności CRM. Operator informuje właściwy organ o osobach wyznaczonych do pełnienia tej funkcji.

c) *Sprawdzian w lotach liniowych*

1) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdzian w lotach liniowych na statku powietrznym w celu wykazania się fachowością w wykonywaniu normalnych operacji liniowych opisanych w instrukcji operacyjnej. Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

2) Nie naruszając przepisu ORO.FC.145 lit. a) pkt 2, sprawdziany w lotach liniowych mogą być przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowanego dowódcę wyznaczonego przez operatora, przeszkolonego w zakresie zagadnień CRM i oceny umiejętności CRM.

d) *Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa*

Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenie i zaliczyć sprawdzian z rozmieszczenia oraz użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie. Okres ważności 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 trzech 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.

g) Okresy ważności podane w lit. b) pkt 3, lit. c) i lit. d) liczy się od końca miesiąca, w którym odbył się sprawdzian.

h) W przypadku podejścia do szkoleń lub sprawdzianów wymaganych powyższymi przepisami w ciągu ostatnich 3 miesięcy ich okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

▼B

ORO.FC.235 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela

a) Dowódcy, których obowiązki wymagają od nich realizacji zadań z dowolnego fotela i wykonywania czynności drugiego pilota oraz dowódcy, od których wymaga się prowadzenia szkoleń lub przeprowadzania sprawdzianów, muszą ukończyć dodatkowe szkolenie i zaliczyć sprawdzian zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej. Sprawdzian taki może być przeprowadzany razem ze sprawdzianem umiejętności u operatora przewidzianym w ORO.FC.230 lit. b).

b) Dodatkowe szkolenie i sprawdzian muszą obejmować co najmniej następujące elementy:

1) niesprawność silnika podczas startu;

2) podejście do lądowania i odejście na drugie okrążenie z jednym silnikiem niepracującym; oraz

3) lądowanie z jednym silnikiem niepracującym.

c) W przypadku śmigłowców, dowódcy muszą również zaliczyć, na przemian, sprawdzian umiejętności z lewego fotela oraz sprawdzian umiejętności z prawego fotela, z zastrzeżeniem, że kiedy sprawdzian umiejętności na typ jest łączony ze sprawdzianem umiejętności u operatora, dany dowódca musi ukończyć szkolenie lub zaliczyć sprawdzian z fotela, który zwykle zajmuje.

d) W przypadku gdy manewry z wyłączonym silnikiem są wykonywane na statku powietrznym, niesprawność silnika musi być pozorowana.

e) W przypadku wykonywania lotu z fotela drugiego pilota sprawdziany wymagane w ORO.FC.230 w zakresie wykonywania lotów z fotela dowódcy muszą być dodatkowo ważne i aktualne.

f) Przy okazji przechodzenia sprawdzianów umiejętności u operatora przewidzianych zgodnie z ORO.FC.230 lit. b), 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.

g) Przy okazji przechodzenia sprawdzianów umiejętności u operatora wymaganych zgodnie z ORO.FC.230 lit. b), 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.

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.

▼B

b) Jeżeli członek załogi lotniczej wykonuje loty zarówno na śmigłowcach, jak i na samolotach, wykonywanie przez niego lotów na śmigłowcach i samolotach musi być ograniczone tylko do jednego typu samolotu i jednego typu śmigłowca.

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. Lit. b) nie ma zastosowania do lotów na samolotach w klasie osiągów B, jeżeli ograniczają się one do lotów na klasach samolotów z załogą jednoosobową napędzanych silnikami tłokowymi.

ORO.FC.A.245 Alternatywny program szkolenia i kwalifikacji

a) Operator samolotu posiadający odpowiednie doświadczenie może zastąpić co najmniej jedno z poniższych wymagań dotyczących szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej alternatywnym programem szkolenia i kwalifikacji (alternative training and qualification programme, ATQP) zatwierdzonym przez właściwy organ:

1) SPA.LVO.120 dotyczące szkolenia i kwalifikacji załogi lotniczej;

2) szkolenie przejściowe i sprawdziany;

3) szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze;

4) szkolenie dowódcze;

5) szkolenia okresowe i sprawdziany; oraz

6) loty na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego.

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.

c) Operator ubiegający się o zatwierdzenie ATQP przedstawia właściwemu organowi plan realizacji, w tym opis zakładanego poziomu wyszkolenia i kwalifikacji załóg lotniczych.

d) Oprócz sprawdzianów wymaganych przez 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 (line oriented evaluation, LOE) przeprowadzaną na FSTD. Okres ważności LOE wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. Okres ważności liczy się od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian. W przypadku podejścia do LOE w ciągu ostatnich 3 miesięcy jej okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

e) Po 2 latach działania w ramach zatwierdzonego ATQP operator może, po zatwierdzeniu przez właściwy organ, wydłużyć okresy ważności sprawdzianów w ORO.FC.230 w następujący sposób:

1) Sprawdzian umiejętności u operatora – do 12 miesięcy kalendarzowych. Okres ważności liczy się od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian. W przypadku podejścia do sprawdzianu w ciągu ostatnich 3 miesięcy jego okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

2) Sprawdzian w lotach liniowych – do 24 miesięcy kalendarzowych. Okres ważności liczy się od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian. W przypadku podejścia do sprawdzianu w ciągu ostatnich 6 miesięcy jego okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

▼B

3) Sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa – do 24 miesięcy kalendarzowych. Okres ważności liczy się od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian. W przypadku podejścia do sprawdzianu w ciągu ostatnich 6 miesięcy jego okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

ORO.FC.A.250 Dowódcy posiadający licencję CPL(A)

a) Posiadacz licencji CPL(A) (samoloty) pełni funkcję dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym na samolocie z załogą jednoosobową, wyłącznie jeżeli:

1) przy przewożeniu 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; lub

2) przy wykonywaniu lotu IFR na samolocie wielosilnikowym, posiada co najmniej 700 godzin czasu lotu na samolotach, w tym 400 godzin jako pilot dowódca. W tej liczbie godzin mieści się 100 godzin w lotach IFR i 40 godzin w operacjach na samolotach wielosilnikowych. 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, że każde dwie godziny czasu lotu drugiego pilota są liczone jako jedna godzina czasu lotu pilota dowódcy.

b) Lit. a) pkt 1 nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień na samolotach w klasie osiągów B.

ORO.FC.H.250 Dowódcy posiadający licencję CPL(H)

a) Posiadacz licencji CPL(H) (śmigłowcowej) pełni funkcję dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym 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. W tej liczbie godzin mieści się 100 godzin lotów IFR. 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 dwie godziny czasu lotu drugiego pilota są liczone jako jedna godzina czasu lotu pilota dowódcy;

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.

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

▼M1

b) sekcję 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie wyłącznie do operacji zarobkowego transportu lotniczego.

▼B

SEKCJA 1

▼M1

Wspólne wymagania

▼B

ORO.CC.100 Liczebność i skład personelu pokładowego

a) Liczebność i skład personelu pokładowego ustala się zgodnie z pkt 7.a. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, uwzględniając czynniki operacyjne lub okoliczności konkretnego lotu, jaki ma być wykonywany. Do lotu wykonywanego przez statek powietrzny o MOPSC większej niż 19, przewożącego co najmniej jednego pasażera, wyznacza się co najmniej jednego członka personelu pokładowego.

b) Na potrzeby spełnienia wymagań lit. a) minimalną liczbę członków personelu pokładowego stanowi większa 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; lub

2) jeżeli liczba przewidziana 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; lub

3) jeden członek personelu pokładowego na każde 50, lub ułamek 50, miejsc pasażerskich zainstalowanych na tym samym pokładzie statku powietrznego, na którym ma być wykonywany lot.

c) W przypadku operacji, do których wyznaczono więcej niż jednego członka personelu pokładowego, operator wyznacza jednego z nich jako odpowiedzialnego przed pilotem dowódcą/dowódcą.

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) 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.

▼B

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 rozporządzenia (UE) nr 290/2012, 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 rozporządzenia (UE) nr 290/2012:

1) musi przejść szkolenie wstępne określone w CC.TRA.220 wspomnianego załącznika; oraz

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

▼B

2) zostanie wyznaczony przez tego operatora do pełnienia obowiązków na innym typie statku powietrznego.

b) Ustalając programy i plany tematyczne szkoleń na określony typ statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego u operatora, operator uwzględnia, w miarę możliwości, obowiązkowe elementy dla danego typu statku powietrznego określone w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003.

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;

(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;

▼B

(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

(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.

c) Ustalając program i plan tematyczny szkolenia w różnicach na wariant aktualnie eksploatowanego typu statku powietrznego, operator uwzględnia, o ile są dostępne, obowiązkowe elementy dla danego typu statku powietrznego i jego wariantów określone w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003.

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.

▼B

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.

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;

▼B

(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.

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.

▼B

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.

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.

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

a) W każdym przypadku gdy na pokładzie statku powietrznego znajdują się pasażerowie, w przedziale pasażerskim musi znajdować się minimalna liczba członków personelu pokładowego wymagana zgodnie z ORO.CC.100.

b) Z zastrzeżeniem warunków określonych w lit. c), liczbę tę można zmniejszyć:

1) podczas normalnych operacji na ziemi niezwiązanych z uzupełnianiem/usuwaniem paliwa, kiedy statek powietrzny znajduje się na swoim stanowisku postojowym; lub

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.

▼B

c) Warunki:

1) procedury zapewniające zachowanie równoważnego poziomu bezpieczeństwa przy zmniejszonej liczbie członków personelu pokładowego, zwłaszcza na wypadek ewakuacji pasażerów, są ustanawiane w instrukcji operacyjnej;

2) w skład zmniejszonego personelu pokładowego wchodzi starszy członek personelu pokładowego określony w ORO.CC.200;

3) wymagany jest co najmniej jeden członek 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 lit. c) pkt 3 zwiększa się o jednego członka personelu pokładowego na każdą parę wyjść awaryjnych z poziomu pokładu.

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 rozporządzenia (UE) nr 290/2012;

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:

1) każdy statek powietrzny jako typ lub wariant, biorąc pod uwagę, o ile są dostępne, odpowiednie dane ustalone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 dla danego typu lub wariantu statku powietrznego; oraz

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;

▼B

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.

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.

▼**M1**

Dodatek

ZGŁOSZENIE zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych
Operator Imię i nazwisko albo nazwa: Miejsce, w którym operator prowadzi działalność lub posiada miejsce pobytu, oraz miejsce, z którego kieruje się operacjami: Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:
Eksploatacja statku powietrznego
Data rozpoczęcia eksploatacji/data wejścia w życie zmiany:
Rodzaj(-e) operacji: ☐ część NCC: (należy określić, czy chodzi o przewóz pasażerów i/czy ładunku)
Rodzaj(-e) statków powietrznych, rejestracja(-e) i główna baza:
Informacje na temat posiadanych zatwierdzeń (w stosownych przypadkach do zgłoszenia należy załączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych)
Wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do zastępowanych przez nie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) (należy załączyć do zgłoszenia)
Oświadczenia
☐ Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, uwzględnia stosowne wymagania określone w części ORO, części NCC i części SPA. Wszystkie loty będą prowadzone zgodnie z procedurami i instrukcjami określonymi w instrukcji operacyjnej.
☐ Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają ważne świadectwo zdatności do lotu i spełniają wymagania rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003.
☐ Wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego, odpowiednio do przypadku, zostali przeszkoleni zgodnie ze stosownymi wymaganiami.
☐ (Jeżeli dotyczy) Operator wdrożył oficjalnie uznaną normę branżową i wykazał zgodność z tą normą. Oznaczenie referencyjne normy: Jednostka certyfikująca: Data ostatniej kontroli zgodności:
☐ O wszelkich zmianach w działalności, które mają wpływ na informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu, poinformowany zostanie właściwy organ.
☐ Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.
Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego

▼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.

SEKCJA 1

Statki powietrzne z napędem silnikowym

CAT.GEN.MPA.100 Obowiązki członka 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 (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); oraz

(ii) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie z obowiązującymi wymaganiami FTL.

c) Członek załogi nie wykonuje czynności na pokładzie statku powietrznego:

1) pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź będąc w stanie niedysponowanym ze względu na uraz, zmęczenie, przyjęte leki, chorobę lub inne podobne przyczyny;

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

▼B

5) 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.

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;

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;

10) dopilnowuje, aby rejestratory parametrów lotu:

(i) nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu; oraz

(ii) w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu:

A) nie zostały celowo skasowane;

B) zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz

C) zostały ponownie włączone tylko za zgodą organu prowadzącego dochodzenie;

▼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);

12) zapewnia wykonanie przeglądu przed lotem zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003;

13) upewnia się, czy całe istotne pokładowe wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania.

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.

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.

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.

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;

▼B

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.

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.

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).

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 przepisach w zakresie zdatności do lotu.

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

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

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.

CAT.GEN.MPA.170 Alkohol i środki odurzające

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu dopilnowania, by na pokład statku powietrznego nie weszła ani nie przebywała na nim żadna osoba będąca pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.

▼B

CAT.GEN.MPA.175 Zagrożenia dla bezpieczeństwa

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by dopilnować, żeby żadna osoba, poprzez wynikające z zaniedbania lub lekkomyślności działanie lub zaniechanie działania:

a) nie narażała na niebezpieczeństwo statku powietrznego ani znajdujących się na jego pokładzie osób; lub

b) nie powodowała narażenia ani nie przyzwalała na narażenie osób lub mienia na niebezpieczeństwo ze strony statku powietrznego.

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;

5) uwierzytelniony odpis certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC);

6) specyfikacje operacyjne odpowiednie dla danego typu statku powietrznego, wydane wraz z AOC;

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) dziennik techniczny statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003;

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;

▼B

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.

b) Nie naruszając przepisów lit. a), w przypadku operacji wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu statków powietrznych z napędem silnikowym innych niż skomplikowane statki powietrzne, 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:

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.

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.

CAT.GEN.MPA.195 Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów parametrów lotu

a) W razie wypadku lub incydentu podlegającemu obowiązkowemu zgłoszeniu, operator statku powietrznego przechowuje zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy przez okres 60 dni, chyba że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie.

▼B

b) Operator przeprowadza kontrole i oceny operacyjne zapisów znajdujących się na pokładowych rejestratorach parametrów lotu (flight data recorder, FDR), pokładowych rejestratorach rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR) oraz zapisów łącza transmisji danych (data link) w celu zapewnienia nieprzerwanej sprawności tych urządzeń.

c) Operator zachowuje zapisy przez okres użytkowania FDR zgodnie z wymaganiami określonymi w CAT.IDE.A.190 lub CAT.IDE.H.190, z zastrzeżeniem, że na potrzeby prób i obsługi pokładowej FDR dopuszcza się skasowanie podczas prób maksymalnie jednej godziny najstarszego zapisu.

d) Operator przechowuje i prowadzi dokumentację zawierającą aktualne informacje niezbędne dla przekształcenia nieprzetworzonych danych FDR na parametry wyrażone w jednostkach inżynieryjnych.

e) Operator udostępnia, na żądanie właściwego organu, wszelkie zachowane zapisy rejestratora parametrów lotu.

f) Nie naruszając przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ([1]):

1) zapisy znajdujące się na CVR są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego;

2) zapisy znajdujące się na FDR lub łączu transmisji danych są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli zapisy te są:

(i) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą techniczną; lub

(ii) pozbawione elementów identyfikacyjnych; lub

(iii) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

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;

([1]) Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

▼B

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.

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:

1) operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty;

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

3) operacji śmigłowcowych o charakterze lokalnym,

pod warunkiem że nie powoduje to utraty ważności ustaleń dotyczących służb poszukiwawczo-ratowniczych.

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:

1) samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty; oraz

2) śmigłowców.

CAT.OP.MPA.106 Korzystanie z lotnisk izolowanych — samoloty

a) Wykorzystanie lotniska izolowanego jako lotniska docelowego dla samolotów wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

b) Lotnisko uznaje się za izolowane, jeżeli przewidziana dla niego ilość paliwa zapasowego oraz ostateczna rezerwa paliwa wymagana do osiągnięcia najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego jest większa niż:

1) w przypadku samolotów z silnikami tłokowymi, ilość paliwa potrzebna na 45 minut lotu plus 15 % czasu lotu przewidzianego na poziomie przelotu albo na 2 godziny lotu, w zależności od tego, która z tych wartości jest mniejsza; lub

▼B

2) w przypadku samolotów z napędem turbinowym, ilość paliwa potrzebna na 2 godziny lotu nad lotniskiem docelowym przy normalnym zużyciu przelotowym, wliczając ostateczną rezerwę paliwa.

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, prognozy 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. Minima te nie mogą być niższe niż minima ustanowione dla takich lotnisk przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko, z wyłączeniem przypadków, gdy państwo to wydało specjalne zatwierdzenie. Minima powiększa się o wszelkie wartości nakazane przez właściwy organ.

b) Wykorzystanie wyświetlacza przeziernego (HUD), systemu lądowania z naprowadzeniem (HUDLS) lub systemu polepszającego widzenie (enhanced vision system, EVS) może umożliwiać prowadzenie operacji przy widzialności niższej niż ustalona w minimach operacyjnych lotniska, o ile zostanie ono zatwierdzone zgodnie z SPA.LVO.

c) Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk, operator bierze pod uwagę:

1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

2) skład, fachowość i doświadczenie załogi lotniczej;

3) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (Final approach and take-off area, FATO), które mogą być wybrane do użycia;

4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;

5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;

6) na potrzeby ustalenia przewyższenia nad przeszkodami, występowanie przeszkód w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, w zakresie niezbędnym dla wykonania procedur awaryjnych;

7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;

8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz

9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.

d) Sposoby ustalania minimów operacyjnych lotnisk są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.

e) Minima dla danej procedury podejścia i lądowania mają zastosowanie, wyłącznie jeżeli spełnione są następujące warunki:

1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury, wskazane na odpowiedniej mapie;

▼B

2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;

3) spełnione są wymagane kryteria osiągów statku powietrznego; oraz

4) załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.

CAT.OP.MPA.115 Technika lotu przy podejściu — samoloty

a) Wszystkie podejścia wykonuje się jako podejścia ustabilizowane, o ile właściwy organ nie zatwierdzi innej procedury dla określonego podejścia do konkretnej drogi startowej.

b) Operacja podejścia nieprecyzyjnego

1) Wszystkie podejścia nieprecyzyjne wykonuje się z wykorzystaniem techniki podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (CDFA).

2) Nie naruszając przepisu pkt 1, dla określonego podejścia do konkretnej drogi startowej można zastosować inną technikę podejścia, jeżeli zatwierdzi ją właściwy organ. W takim przypadku stosowna minimalna widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR):

(i) jest wydłużana o 200 m dla samolotów z kategorii A i B oraz o 400 m dla samolotów z kategorii C i D; lub

(ii) w przypadku lotnisk, na których w interesie publicznym leży utrzymanie dotychczasowego charakteru operacji i zastosowanie techniki CDFA nie jest możliwe, właściwy organ ustanawia i dokonuje regularnych przeglądów minimalnej RVR, biorąc pod uwagę doświadczenie, programy szkoleń i kwalifikacje załóg lotniczych operatora.

CAT.OP.MPA.120 Podejścia z wykorzystaniem radaru pokładowego (ARA) podczas operacji nad obszarami wodnymi — śmigłowce

a) Podejście z wykorzystaniem radaru pokładowego (airborne radar approach, ARA) wykonuje się, wyłącznie jeżeli:

1) radar umożliwia naprowadzanie kierunkowe zapewniające zachowanie przewyższenia nad przeszkodami; oraz

2) jedno z poniższych:

(i) minimalną względną wysokość schodzenia (MDH) określa się przy użyciu radiowysokościomierza; albo

(ii) podczas podejścia stosuje się minimalną bezwzględną wysokość schodzenia (MDA) powiększoną o odpowiedni margines.

b) Podejścia ARA do platform stacjonarnych lub jednostek pływających wykonuje się wyłącznie podczas operacji w załogach wieloosobowych.

c) Punkt podjęcia decyzji zapewnia odpowiednie przewyższenie nad przeszkodami podczas wykonywania procedury nieudanego podejścia z każdego punktu docelowego, dla którego planowane jest podejście ARA.

d) Podejście kontynuuje się po przekroczeniu punktu podjęcia decyzji lub poniżej wysokości MDA/MDH tylko po uzyskaniu odniesienia wzrokowego do punktu docelowego.

e) W przypadku operacji z załogą jednoosobową uwzględniane wysokości MDA/MDH i punkt podjęcia decyzji są odpowiednio zwiększane.

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) 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.

▼B

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.

CAT.OP.MPA.130 Procedury przeciwhałasowe — samoloty

a) Z wyjątkiem operacji VFR wykonywanych z użyciem samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty, 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) 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:

1) istnieją naziemne urządzenia i służby, w tym służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji;

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.

c) Litera a) pkt 1 nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień przez statki powietrzne z napędem silnikowym inne niż skomplikowane statki powietrzne, podczas których statek powietrzny odlatuje i przylatuje na to samo lotnisko lub miejsce operacji lotniczej.

CAT.OP.MPA.136 Trasy i obszary operacji — samoloty jednosilnikowe

Operator dopilnowuje, aby operacje z użyciem samolotów jednosilnikowych były prowadzone tylko na trasach lub na obszarach, na których dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie przymusowe.

▼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

a) Bez zatwierdzenia wydanego przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść F, operator nie może użytkować samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska, w normalnych warunkach bezwietrznych, niż:

   1) w przypadku samolotów w klasie osiągowej A posiadających:

      (i) maksymalną operacyjną konfigurację miejsc pasażerskich (maximum operational passenger seating configuration, MOPSC) wynoszącą 20 lub więcej; lub

      (ii) maksymalną masę startową wynoszącą 45 360 kg lub więcej,

      odległość pokonywana w ciągu 60 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określona zgodnie z lit. b);

   2) w przypadku samolotów w klasie osiągowej A posiadających:

      (i) maksymalną operacyjną konfigurację miejsc pasażerskich (MOPSC) wynoszącą 19 lub mniej; oraz

      (ii) maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 45 360 kg,

      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, określona zgodnie z lit. b);

   3) w przypadku samolotów w klasie osiągowej B lub C:

      (i) odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określona zgodnie z lit. b); albo

      (ii) 300 mil morskich, w zależności od tego, która z tych odległości jest mniejsza.

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.

d) Aby uzyskać zatwierdzenie, o którym mowa w lit. a) pkt 2, operator musi przedstawić dowody na to, że:

   1) dana kombinacja samolotu i jednostki napędowej posiada projekt typu dla samolotów dwusilnikowych wykorzystywanych do operacji ETOPS oraz zatwierdzenie niezawodności dla zamierzonej operacji;

▼B

2) wprowadzono zbiór warunków mających zapewnić utrzymywanie samolotu i jego silników w stanie pozwalającym na spełnianie niezbędnych kryteriów niezawodności; oraz

3) członkowie załogi lotniczej i całego personelu operacyjnego zaangażowani w lot zostali przeszkoleni i posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonania zamierzonej operacji.

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.

CAT.OP.MPA.150 Polityka paliwowa

a) Operator ustanawia na potrzeby planowania lotu oraz zmian planu podczas lotu politykę paliwową zapewniającą przewożenie dostatecznej ilość paliwa dla wykonania planowanego lotu oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji w każdym locie. Polityka paliwowa i wszelkie jej zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

b) Operator zapewnia planowanie lotów co najmniej w oparciu o:

1) procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz:

(i) dane dostarczone przez producenta statku powietrznego; lub

(ii) aktualne dane właściwe dla danego statku powietrznego uzyskane z układu monitorowania zużycia paliwa;

oraz

2) warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym:

(i) dane o zużyciu paliwa przez statek powietrzny;

(ii) przewidywane masy statku powietrznego;

(iii) spodziewane warunki meteorologiczne; oraz

(iv) procedury i ograniczenia instytucji zapewniającej(-ych) służby żeglugi powietrznej.

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

1) paliwo na kołowanie;

2) paliwo na przelot;

3) rezerwę paliwa obejmującą:

(i) paliwo na nieprzewidziane okoliczności;

(ii) paliwo na przelot do lotniska zapasowego, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego;

(iii) ostateczną rezerwę paliwa; oraz

▼B

(iv) dodatkową ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji;

oraz

4) paliwo dodatkowe na żądanie dowódcy.

d) Operator dopilnowuje, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu pierwotnego obejmowały:

1) paliwo na przelot pozostałej części trasy; oraz

2) rezerwę paliwa obejmującą:

(i) paliwo na nieprzewidziane okoliczności;

(ii) paliwo na przelot do lotniska zapasowego, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego;

(iii) ostateczną rezerwę paliwa; oraz

(iv) dodatkową ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji;

oraz

3) paliwo dodatkowe na żądanie dowódcy.

CAT.OP.MPA.151 Polityka paliwowa — odstępstwa

a) Nie naruszając przepisów CAT.OP.MPA.150 lit. b)–d), w przypadku operacji wykonywanych przy użyciu samolotów w klasie osiągowej B, operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała:

(i) paliwo na kołowanie, jeżeli potrzebna jest jego znaczna ilość;

(ii) paliwo na przelot;

(iii) rezerwę paliwa obejmującą:

A) paliwo na nieprzewidziane okoliczności w ilości nie mniejszej niż 5 % paliwa zaplanowanego na przelot lub, w przypadku zmian planu podczas lotu, 5 % paliwa na przelot pozostałej części trasy; oraz

B) ostateczną rezerwę paliwa pozwalającą na dodatkowe 45 minut lotu w przypadku samolotów z silnikiem tłokowym lub 30 minut w przypadku samolotów z silnikiem turbinowym;

(iv) paliwo na przelot do lotniska zapasowego pozwalające na dotarcie do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego przez lotnisko docelowe, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego; oraz

(v) paliwo dodatkowe, na żądanie dowódcy.

b) Nie naruszając przepisów CAT.OP.MPA.150 lit. b)–d), w przypadku lotów śmigłowców o MCTOM nieprzekraczającej 3 175 kg wykonywanych w dzień na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia lub lokalnych operacji śmigłowcowych, ustanowiona polityka paliwowa musi gwarantować, że po zakończeniu lotu lub serii lotów, ostateczna rezerwa paliwa nie jest mniejsza niż ilość paliwa wystarczająca na:

1) 30 minut lotu z normalną prędkością przelotową; lub

2) 20 minut lotu z normalną prędkością przelotową podczas operacji nad obszarem, którego całość stanowią tereny odpowiednie do wykonania lądowania zapobiegawczego.

▼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

b) otrzymywali kartę bezpieczeństwa ukazującą w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść ewakuacyjnych.

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

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;

6) wymagane dla wykonania planowanego lotu urządzenia i służby naziemne są dostępne i odpowiednie dla tego lotu;

7) zawarte w instrukcji operacyjnej wymagania dotyczące zaopatrzenia w paliwo, olej i tlen, minimalnych bezpiecznych wysokości bezwzględnych, minimów operacyjnych lotnisk oraz dostępności lotnisk zapasowych, jeżeli są wymagane, dotyczące planowanego lotu mogą zostać spełnione; oraz

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:

1) samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; lub

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.

CAT.OP.MPA.180 Dobór lotnisk — samoloty

a) W przypadku gdy lotniska odlotu nie można wykorzystać jako lotniska zapasowego dla lotniska startu ze względu na warunki meteorologiczne lub osiągi techniczne, operator wybiera inne odpowiednie lotnisko zapasowe dla lotniska startu, położone w stosunku do lotniska odlotu w zasięgu nieprzekraczającym:

1) w przypadku samolotów dwusilnikowych:

(i) jednej godziny lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkowania w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej; lub

(ii) czasu dolotu do lotniska zapasowego dla operacji ETOPS zatwierdzonego zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść F, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń w zakresie wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), maksymalnie do 2 godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną w instrukcji AFM w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej;

2) w przypadku samolotów trzy- lub czterosilnikowych, 2 godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną w instrukcji AFM w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej.

▼B

Jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym(-ch) silniku(-ach) ustawionym(-ch) na maksymalną moc trwałą.

b) W każdym locie IFR operator wybiera co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że lotnisko docelowe jest lotniskiem izolowanym lub:

1) czas planowanego lotu od startu do lądowania lub, w przypadku zmiany planu lotu podczas lotu zgodnie z CAT.OP.MPA.150 lit. d), pozostały czas lotu do lotniska docelowego nie przekracza 6 godzin; oraz

2) na lotnisku docelowym są dostępne i możliwe do użycia dwie oddzielne drogi startowe, a komunikaty lub prognozy meteorologiczne dotyczące lotniska docelowego wskazują, że – w czasie jednej godziny przed i jednej godziny po przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym – wysokość podstawy chmur nie będzie niższa niż 2 000 stóp lub względna wysokość podejścia z okrążenia powiększona o 500 stóp, w zależności od tego, która z tych wielkości jest większa, a widzialność przy ziemi będzie wynosiła co najmniej 5 km;

c) Operator wybiera dwa lotniska zapasowe dla lotniska docelowego, jeżeli:

1) odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne dla lotniska docelowego wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania – warunki meteorologiczne będą poniżej obowiązujących minimów planowania; lub

2) nie są dostępne informacje meteorologiczne.

d) Operator określa każde wymagane lotnisko(-a) zapasowe w operacyjnym planie lotu.

CAT.OP.MPA.181 Dobór lotnisk i miejsc operacji lotniczych — śmigłowce

a) W przypadku lotów wykonywanych w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (instrument meteorological conditions, IMC), dowódca 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) W przypadku lotów IFR lub lotów wykonywanych według VFR, podczas których nawigacja nie jest prowadzona w oparciu o terenowe punkty odniesienia, dowódca określa w operacyjnym planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że:

1) lotniskiem docelowym jest lotnisko przybrzeżne, a trasa lotu śmigłowca wiedzie znad obszaru wodnego;

2) w przypadku lotu do innego miejsca docelowego na lądzie, czas trwania lotu oraz warunki meteorologiczne, które będą panować w przewidywanym czasie przybycia na miejsce zamierzonego lądowania umożliwiają wykonanie podejścia i lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC); lub

3) miejsce zamierzonego lądowania jest izolowane, a miejsce zapasowe nie jest dostępne; w takim przypadku należy wyznaczyć punkt decyzyjny (point of no return, PNR).

c) Operator wybiera dwa lotniska zapasowe dla lotniska docelowego, jeżeli:

1) odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne dla lotniska docelowego wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania – warunki meteorologiczne będą poniżej obowiązujących minimów planowania; lub

▼B

2) nie są dostępne informacje meteorologiczne dla lotniska docelowego.

d) Operator może wybrać położone na morzu lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, jeżeli spełnione są następujące kryteria:

1) z położonego na morzu lotniska zapasowego dla lotniska docelowego korzysta się tylko po przekroczeniu PNR. Przed przekroczeniem PNR korzysta się z zapasowych lotnisk docelowych na lądzie;

2) na lotnisku zapasowym jest możliwe wykonanie lądowania z jednym silnikiem niepracującym;

3) w miarę możliwości należy zagwarantować dostępność pokładu. Wymiary, konfiguracja i przewyższenia nad przeszkodami dla poszczególnych lądowisk śmigłowcowych (helideck) lub innych miejsc ocenia się pod kątem ich dogodności operacyjnej jako lotnisk zapasowych dla każdego proponowanego do użycia śmigłowca;

4) minima pogodowe są ustalone z uwzględnieniem dokładności i wiarygodności informacji meteorologicznych;

5) w MEL znajdują się specjalne ustalenia dla danego rodzaju operacji; oraz

6) położone na morzu lotnisko zapasowe wybiera się tylko pod warunkiem ustanowienia przez operatora odpowiedniej procedury w instrukcji operacyjnej.

e) Operator określa każde wymagane lotnisko(-a) zapasowe w operacyjnym planie lotu.

CAT.OP.MPA.185 Minima planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR) — samoloty

a) *Minima planowania w odniesieniu do lotniska zapasowego dla lotniska startu*

Operator wybiera lotnisko jako lotnisko zapasowe dla lotniska startu, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na tym lotnisku – warunki meteorologiczne będą spełniały lub przewyższały mające zastosowanie minima dla lądowania, określone zgodnie z CAT.OP.MPA.110. Należy brać pod uwagę wysokość podstawy chmur, kiedy jedynymi dostępnymi podejściami są operacje podejścia nieprecyzyjnego (non-precision approach, NPA) lub z okrążenia. Ponadto pod uwagę brane są wszelkie ograniczenia związane z kontynuowaniem lotu z jednym silnikiem niepracującym.

b) *Minima planowania dotyczące lotniska docelowego innego niż izolowane lotnisko docelowe*

Operator wybiera lotnisko docelowe wyłącznie wtedy, gdy:

1) odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na lotnisku – warunki meteorologiczne będą na poziomie lub powyżej następujących obowiązujących minimów planowania:

(i) widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) lub widzialność (VIS) określone zgodnie z CAT.OP.MPA.110; oraz

(ii) dla podejść nieprecyzyjnych lub z okrążenia, wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa od MDH;

lub

2) wybrano dwa lotniska zapasowe dla lotniska docelowego.

▼B

c) *Minima planowania w przypadku lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, lotniska izolowanego, paliwowego lotniska ERA (fuel ERA), lotniska zapasowego na trasie (ERA)*

Operator wybiera lotnisko na powyższe potrzeby, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na tym lotnisku – warunki meteorologiczne będą spełniały lub przewyższały minima planowania określone w tabeli 1.

Tabela 1

Minima planowania w przypadku lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, izolowanego lotniska docelowego, paliwowego lotniska ERA, lotniska zapasowego na trasie (ERA)

Typ podejścia	Minima planowania
CAT II oraz III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa niż MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa niż MDH + 200 stóp
Podejście z okrążenia	Podejście z okrążenia

CAT.OP.MPA.186 Minima planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR) — śmigłowce

a) *Minima planowania w odniesieniu do lotniska zapasowego dla lotniska startu*

Operator wybiera lotnisko miejsce lądowania jako lotnisko zapasowe dla lotniska startu, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na tym lotnisku – warunki meteorologiczne będą spełniały lub przewyższały mające zastosowanie minima dla lądowania, określone zgodnie z CAT.OP.MPA.110. Należy brać pod uwagę wysokość podstawy chmur, kiedy jedynymi dostępnymi podejściami są podejścia nieprecyzyjne. Ponadto pod uwagę brane są wszelkie ograniczenia związane z kontynuowaniem lotu z jednym silnikiem niepracującym.

b) *Minima planowania dotyczące lotniska docelowego oraz lotniska zapasowego dla lotniska docelowego*

Operator wybiera lotnisko(-a) docelowe lub lotnisko(-a) zapasowe dla lotniska docelowego, wyłącznie gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że – w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej – warunki meteorologiczne będą na poziomie lub powyżej następujących obowiązujących minimów planowania:

1) z wyjątkiem informacji w CAT.OP.MPA.181 lit. d), minima planowania dotyczące lotniska docelowego wynoszą:

(i) RVR/VIS określone zgodnie z CAT.OP.MPA.110; oraz

(ii) w przypadku operacji podejścia nieprecyzyjnego, wysokość podstawy chmur jest równa lub wyższa niż MDH;

▼B

2) minima planowania w odniesieniu do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego znajdują się w tabeli 1.

Tabela 1

Minima planowania w przypadku lotniska zapasowego dla lotniska docelowego

Typ podejścia	Minima planowania
CAT II oraz III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 stóp/400 m widzialności
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa niż MDH + 200 stóp

CAT.OP.MPA.190 Złożenie planu lotu ATS

a) Jeżeli plan lotu 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 najszybciej po starcie.

CAT.OP.MPA.195 Uzupełnianie/spuszczanie 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 ani nie usuwa ze zbiorników statku powietrznego benzyny lotniczej lub paliw typu wide-cut ani mieszanek tych rodzajów paliwa.

b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa, 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.

CAT.OP.MPA.200 Uzupełnianie/spuszczanie paliwa typu wide-cut

Uzupełnianie/spuszczanie ze zbiorników statku powietrznego paliwa typu wide-cut odbywa się wyłącznie gdy operator ustanowił odpowiednie procedury uwzględniające wysokie ryzyko towarzyszące użyciu paliw typu wide-cut.

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.

▼B

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) *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

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.

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.

CAT.OP.MPA.245 Warunki meteorologiczne — wszystkie statki powietrzne

a) W lotach IFR dowódca:

1) przystępuje do startu; 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.

▼B

c) W lotach VFR dowódca przystępuje do startu, 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 na nieprzewidziane okoliczności (reduced contingency fuel, RCF); lub

b) z góry wyznaczony punkt (pre-determined point, PDP), gdy wykorzystywana jest procedura z góry wyznaczonego punktu,

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 lotnisk.

CAT.OP.MPA.247 Warunki meteorologiczne — śmigłowce

Oprócz przestrzegania CAT.OP.MPA.245:

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 wysokość podstawy chmur będzie powyżej 600 stóp w dzień lub 1 200 stóp w nocy.

b) Nie naruszając przepisu lit. a), podczas przelotów między lądowiskami śmigłowcowymi 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:

Tabela 1

Minima dla przelotów między lądowiskami śmigłowcowymi 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.

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

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.

CAT.OP.MPA.260 Zapas paliwa i oleju

Dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kontynuuje lot w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu, wyłącznie po uprzednim upewnieniu się, że statek powietrzny został zaopatrzony w paliwo i olej zużywalne co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu, uwzględniając spodziewane warunki operacyjne.

CAT.OP.MPA.265 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu dowódca upewnia się, że:

a) według dostępnych mu informacji, warunki pogodowe na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz

b) spełnione będą minima operacyjne lotniska.

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.

CAT.OP.MPA.280 Gospodarka paliwem w locie — samoloty

Operator ustanawia procedurę zapewniającą prowadzenie kontroli ilości paliwa i zarządzanie jego zużyciem zgodnie z następującymi kryteriami podczas lotu.

▼B

a) *Sprawdzanie ilości paliwa w locie*

1) Dowódca dopilnowuje, by ilość paliwa była sprawdzana w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa zużywalnego jest odnotowywana i określana w celu:

(i) porównania zużycia rzeczywistego ze zużyciem planowanym;

(ii) sprawdzenia, czy ilość pozostałego paliwa zużywalnego wystarczy do zakończenia lotu, zgodnie z lit. b); oraz

(iii) określenia przewidywanej ilości paliwa zużywalnego pozostającej w chwili osiągnięcia lotniska docelowego.

2) Odpowiednie dane dotyczące paliwa muszą być rejestrowane.

b) *Gospodarka paliwem w locie*

1) Lot jest wykonywany w taki sposób, by przewidywana ilość paliwa zużywalnego pozostająca w chwili osiągnięcia lotniska docelowego nie była mniejsza niż:

(i) suma ilości paliwa wymaganego na przelot do lotniska zapasowego i ostatecznej rezerwy paliwa; lub

(ii) ostateczna rezerwa paliwa, jeżeli lotnisko zapasowe nie jest wymagane.

2) Jeżeli w wyniku sprawdzenia ilości paliwa w locie okaże się, że przewidywana ilość paliwa zużywalnego pozostająca w chwili osiągnięcia lotniska docelowego jest mniejsza niż:

(i) suma ilości paliwa wymaganego na przelot do lotniska zapasowego i ostatecznej rezerwy paliwa, to dowódca uwzględnia warunki ruchu lotniczego i operacyjne – panujące na lotnisku docelowym, na lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego oraz na każdym innym odpowiednim lotnisku – przy podejmowaniu decyzji o dalszym locie do lotniska docelowego bądź zmianie kursu, tak aby zapewnić bezpieczne lądowanie bez naruszenia ostatecznej rezerwy paliwa; lub

(ii) ostateczna rezerwa paliwa, gdy nie jest wymagane lotnisko zapasowe, to dowódca podejmuje odpowiednie działanie i kontynuuje lot na odpowiednie lotnisko, tak aby zapewnić bezpieczne lądowanie bez naruszenia ostatecznej rezerwy paliwa.

3) Dowódca zgłasza sytuację awaryjną, kiedy stwierdzi, że obliczona ilość paliwa zużywalnego podczas lądowania na najbliższym odpowiednim lotnisku, na którym można wykonać bezpieczne lądowanie, jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa.

4) Dodatkowe warunki dotyczące procedur szczególnych

(i) Podczas lotu z wykorzystaniem procedury zmniejszenia ilości paliwa na nieprzewidziane okoliczności (RCF), aby kontynuować lot do lotniska docelowego 1, dowódca musi dopilnować, by paliwo zużywalne pozostające w punkcie decyzji stanowiło co najmniej sumę ilości:

A) paliwa na przelot z punktu decyzji do lotniska docelowego 1;

B) paliwa na nieprzewidziane okoliczności wynoszącego 5 % paliwa na przelot z punktu decyzji do lotniska docelowego 1;

C) paliwa na przelot do lotniska zapasowego dla lotniska docelowego 1, jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego 1; oraz

D) ostatecznej rezerwy paliwa.

▼B

(ii) Podczas lotu z wykorzystaniem procedury z góry wyznaczonego punktu (PDP), aby kontynuować lot do lotniska docelowego, dowódca musi dopilnować, by paliwo zużywalne pozostające w punkcie PDP stanowiło co najmniej sumę ilości:

A) paliwa na przelot z punktu PDP do lotniska docelowego;

B) paliwa na nieprzewidziane okoliczności na przelot z punktu PDP do lotniska docelowego; oraz

C) dodatkowej ilości paliwa.

CAT.OP.MPA.281 Gospodarka paliwem w locie — śmigłowce

a) Operator ustanawia procedurę zapewniającą prowadzenie kontroli ilości paliwa i zarządzanie jego zużyciem podczas lotu.

b) Dowódca musi dopilnować, by podczas lotu ilość pozostałego paliwa zużywalnego nie była mniejsza niż ilość paliwa wymagana do kontynuowania lotu na lotnisko lub miejsce operacji lotniczej, na którym możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania, bez naruszania ostatecznej rezerwy paliwa.

c) Dowódca zgłasza sytuację awaryjną, kiedy stwierdzi, że ilość paliwa zużywalnego faktycznie znajdującego się w zbiornikach śmigłowca jest mniejsza niż ostateczna rezerwa paliwa.

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.

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.

CAT.OP.MPA.295 Stosowanie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia stosowne procedury operacyjne i programy szkoleniowe. Jeżeli stosowany system to ACAS II, przedmiotowe procedury i szkolenia są zgodne z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1332/2011 ([1]).

CAT.OP.MPA.300 Warunki podejścia i lądowania

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca upewnia się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki pogodowe na lotnisku oraz stan planowanej do użycia drogi startowej lub FATO nie powinny uniemożliwić wykonania bezpiecznego podejścia, lądowania lub realizacji procedury nieudanego podejścia, z uwzględnieniem danych o osiągach zawartych w instrukcji operacyjnej.

CAT.OP.MPA.305 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

a) Dowódca lub pilot, któremu przekazano prowadzenie lotu, może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)/widzialności (VIS).

([1]) Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20.

▼B

b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:

1) poniżej wysokości 1 000 stóp powyżej lotniska; lub

2) do końcowego segmentu podejścia, jeżeli wysokość DA/H lub wysokość MDA/H wynosi ponad 1 000 stóp powyżej lotniska.

c) Kiedy wartość RVR nie jest dostępna, można ją obliczyć przez przeliczenie podawanej widzialności.

d) Jeżeli po zejściu poniżej 1 000 stóp powyżej lotniska, podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.

e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i planowanej do użycia drogi startowej.

f) Wartość RVR w strefie przyziemienia ma zawsze charakter decydujący. Jeżeli wartości RVR w połowie i na końcu drogi startowej są podane i istotne, również mają charakter decydujący. Minimalna wartość RVR dla połowy drogi startowej wynosi 125 m lub jest równa wartości RVR wymaganej dla strefy przyziemienia, o ile jest ona mniejsza, oraz 75 m dla końca drogi startowej. Dla statków powietrznych wyposażonych w system naprowadzania/sterowania dobiegiem na ziemi minimalna wartość RVR dla połowy drogi startowej wynosi 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Procedury operacyjne — względna wysokość progowa — samoloty

Operator ustanawia procedury operacyjne mające zapewnić przekraczanie progu drogi startowej przez samolot wykonujący podejście precyzyjne z bezpiecznym marginesem wysokości oraz w konfiguracji i położeniu do lądowania.

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.

CAT.OP.MPA.320 Kategorie statków powietrznych

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

b) Kategorie statków powietrznych w zależności od prędkości progowej podaje poniższa tabela.

Tabela 1

Kategorie statków powietrznych odpowiadające wartościom V_{AT}

Kategoria statku powietrznego	VAT
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

▼B

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.

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.

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.

d) Z punktu widzenia osiągów wilgotną drogę startową, z wyjątkiem powierzchni trawiastych, można uważać za suchą.

e) 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.

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.

▼B

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) 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

(ii) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

▼B

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.

b) Gradient praktycznego toru lotu 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 pozwala na kontynuowanie lotu z wysokości bezwzględnej przelotowej do lotniska, na którym można wykonać lądowanie zgodnie z odpowiednio: CAT.POL.A.225 lub CAT.POL.A.230. Praktyczny tor lotu pozwala na ominięcie w odległości pionowej wynoszącej 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, zgodnie z następującymi punktami:

1) zakłada się, że niesprawność silnika nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy;

2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;

3) zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, przy użyciu bezpiecznej procedury; oraz

4) lotnisko, na którym zakłada się lądowanie po wystąpieniu niesprawności silnika, musi spełniać następujące warunki:

(i) przy spodziewanej masie do lądowania spełnione są wymagania dotyczące osiągów; oraz

(ii) komunikaty lub prognozy meteorologiczne oraz meldunki o stanie lotniska wskazują, że w przewidywanym czasie możliwe jest bezpieczne lądowanie.

d) Operator zwiększa marginesy szerokości podane w lit. b) i c) do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie jest co najmniej na poziomie wymagań dotyczących osiągów nawigacyjnych 5 (required navigation performance 5, RNP5).

CAT.POL.A.220 Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

a) W żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot wyposażony w co najmniej trzy silniki nie może być oddalony o więcej niż 90 minut lotu – z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu właściwą dla lotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych – od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania są spełnione wymagania dotyczące osiągów, chyba że są spełnione wymagania lit. b)–f).

▼B

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 pozwala na ominięcie, w odległości pionowej wynoszącej 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 wymagających użycia systemów przeciwoblodzeniowych uwzględnia się wpływ ich użycia na dane dotyczące praktycznego toru lotu. Jeśli dokładność nawigacji nie jest na poziomie co najmniej RNP5, operator zwiększa podany wyżej margines szerokości 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 – z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu, właściwą dla lotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych – od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymagania dotyczące osiągów.

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, przy użyciu bezpiecznej procedury.

f) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości co najmniej 1 500 stóp, a następnie na 15 minut lotu poziomego.

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.

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 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 (landing distance available, LDA) dla samolotów turboodrzutowych; oraz

2) w granicach 70 % LDA dla samolotów turbośmigłowych.

b) Dla operacji 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 CAT.POL.A.245.

c) Dla operacji krótkiego lądowania operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. a) i przestrzega CAT.POL.A.250.

▼B

d) Ustalając masę do lądowania operator bierze pod uwagę:

1) wysokość bezwzględną lotniska;

2) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru; oraz

3) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania, jeżeli przekracza ono ± 2 %.

e) 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.

f) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymagań określonych w lit. e) pkt 1 dla lotniska docelowego z jedną drogą startową, na której lądowanie jest uzależnione od wyznaczonej składowej wiatru, samolot może być dopuszczony do lotu, jeżeli wyznaczone zostaną dwa lotniska zapasowe, które pozwalają na całkowite spełnienie wymagań lit. a)–e). Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania na lotnisku docelowym dowódca sprawdza, czy lądowanie może być przeprowadzone w pełnej zgodności z lit. a)–d) i CAT.POL.A.225.

g) 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 wymagań lit. a)–e).

CAT.POL.A.235 Lądowanie — mokre i zanieczyszczone drogi startowe

a) W przypadku gdy odpowiednie meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być mokra, LDA stanowi co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z CAT.POL.A.230.

b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, rozporządzalna długość lądowania jest co najmniej równa długości lądowania określonej zgodnie z lit. a) lub stanowi co najmniej 115 % długości lądowania określonej zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi długości lądowania na zanieczyszczonej drodze startowej lub równoważnymi, przy czym obowiązuje większa z tych długości. Operator określa w instrukcji operacyjnej, czy należy zastosować równoważne dane dotyczące długości lądowania.

c) Długość lądowania na mokrej drodze startowej krótsza od wymaganej w lit. a), lecz nie krótsza od wymaganej w CAT.POL.A.230 lit. a), może być użyta, jeżeli instrukcja AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na mokrych drogach startowych.

d) Długość lądowania na specjalnie przygotowanej zanieczyszczonej drodze startowej krótsza od wymaganej w lit. b), lecz nie krótsza od wymaganej w CAT.POL.A.230 lit. a), może być użyta, jeżeli instrukcja AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na zanieczyszczonych drogach startowych.

▼B

e) Na potrzeby przepisów lit. b), c) i d) zastosowanie mają odpowiednio kryteria CAT.POL.A.230, z tym że kryteriów CAT.POL.A.230 lit. a) nie stosuje się do lit. b) powyżej.

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

4) załoga lotnicza posiada odpowiednią znajomość trasy, na której ma odbyć się lot, oraz procedur, które mają być zastosowane zgodnie z ORO.OPS.FC.

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

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.

ROZDZIAŁ 3

Klasa osiągów B

CAT.POL.A.300 Zasady ogólne

a) 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.

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;

▼B

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

4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.

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 %.

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.

▼B

b) Przyjmuje się, że w punkcie 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 %.

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.

CAT.POL.A.330 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) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej; oraz

4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.

b) Dla operacji 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 CAT.POL.A.345.

c) Dla operacji krótkiego lądowania, operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. a) i przestrzega CAT.POL.A.350.

d) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zgodnie z lit. a)–c), 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.

e) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymagań określonych w lit. d) 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)–d).

CAT.POL.A.335 Lądowanie — mokre i zanieczyszczone drogi startowe

a) W przypadku gdy odpowiednie meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być mokra, rozporządzalna długość lądowania (LDA) jest równa lub większa od wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z CAT.POL.A.330 i pomnożonej przez współczynnik 1,15.

▼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.

c) Długość lądowania na mokrej drodze startowej krótsza od wymaganej w lit. a), lecz nie krótsza od wymaganej w CAT.POL.A.330 lit. a), może być użyta, jeżeli instrukcja AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na mokrych drogach startowych.

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.

(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

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

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;

▼B

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;

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.

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;

▼B

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;

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 CAT.POL.A.405 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.

▼B

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.

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

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.

d) Marginesy szerokości podane w lit. a) są zwiększane do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie sięga poziomu co najmniej RNP5.

e) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, przy użyciu bezpiecznej procedury.

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 – z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu właściwą dla lotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych – od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania są spełnione wymagania dotyczące osiągów, jeżeli nie są spełnione wymagania lit. b)–e).

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 wynoszącym 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 – z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu, właściwą dla lotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych – od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymagania dotyczące osiągów.

d) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie, oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości bezwzględnej co najmniej 450 m (1 500 stóp), a następnie na 15 minut lotu poziomego.

e) Dostępna prędkość wznoszenia samolotu jest o 150 stóp na minutę mniejsza od określonej prędkości wznoszenia.

f) Marginesy szerokości podane w lit. b) są zwiększane do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie sięga poziomu co najmniej RNP5.

g) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, przy użyciu bezpiecznej procedury.

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.

▼B

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

4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.

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

a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być mokra, LDA musi być równa lub większa od wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z CAT.POL.A.430 i pomnożonej przez współczynnik 1,15.

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.

▼B

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

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;

▼B

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:

(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";

▼B

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;

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.

▼B

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.

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

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) 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;

▼B

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.

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).

▼B

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

(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.

▼B

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.

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.

▼B

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) 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).

▼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) 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.

▼B

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;

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.

b) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator sprawdza spójność otrzymanych danych.

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;

▼B

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.

e) Operator musi uzyskać zatwierdzenie od właściwego organu, jeżeli chce korzystać z komputerowego pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia, zintegrowanego lub samodzielnego, jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu. Operator wykazuje dokładność i niezawodność tego systemu.

PODCZĘŚĆ D

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty

CAT.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003, 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.

b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane w niniejszej podczęści, na które nie trzeba uzyskać zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003, ale które znajdują się na pokładzie, muszą spełniać następujące wymagania:

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

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.

▼B

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.

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

b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL).

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.

▼B

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;

(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;

▼B

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) 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;

▼B

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;

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.

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.

▼B

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) 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.

b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej:

   1) ostatnich 2 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 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) pkt 1, dla których indywidualne CofA wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 r.; lub

▼B

3) ostatnich 30 minut, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 2.

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:

(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 lub mikrofonu umieszczonego w masce;

(ii) w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 2, dla których indywidualne CofA po raz pierwszy wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 r., dźwięków przekazywanych z każdego mikrofonu pałąkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce, w miarę możliwości;

oraz

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.

d) Rejestrator 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.

e) Oprócz wymagań określonych w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia czynności po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu, w przypadku:

1) samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 1, dla których indywidualne CofA wydano po dniu 1 kwietnia 1998 r.; lub

2) samolotów, o których mowa w lit. a) pkt 2.

f) CVR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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.

e) FDR musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

▼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.

c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla CVR w CAT.IDE.A.185.

d) Rejestrator jest wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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.A.185 lit. d) i e).

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

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;

3) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi, w przypadku samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż 9, po dniu 8 kwietnia 2015 r.;

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.

b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi:

1) posiadać jeden punkt zwalniania;

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.

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;

▼B

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
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.

▼B

b) Ilość tlenu, o którym mowa w lit. a), obliczana jest przy założeniu średniego współczynnika przepływu w wysokości co najmniej 3 litrów/minutę/osobę w warunkach normalnych temperatury i ciśnienia (STPD). Ilość tlenu 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.

c) Zapewnia się dostateczną liczbę urządzeń podających tlen, które mogą być użyte przez personel pokładowy, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dwa.

d) Stosowane wyposażenie tlenowe pierwszej pomocy musi umożliwiać wytworzenie dla każdego użytkownika masy przepływu w ilości co najmniej 4 litrów na minutę w normalnych warunkach ciśnienia i temperatury (STPD).

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) 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.

▼B

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

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.

▼B

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.

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.

▼B

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

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.

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.

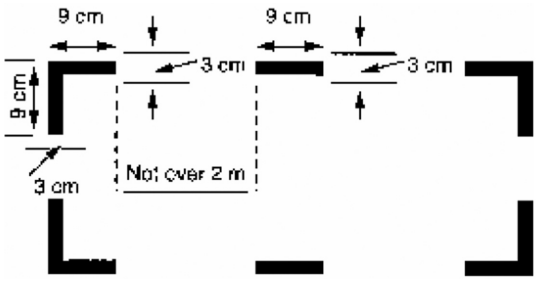
▼B

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.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



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) 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.

▼B

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.

c) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej i certyfikowanych na podstawie przyjętych przez Agencję przepisów w zakresie zdatności do lotu, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1–3.

d) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej, które nie są certyfikowane na podstawie przyjętych przez Agencję przepisów w zakresie zdatności do lotu, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1.

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)

a) Samoloty o MOPSC większej niż 19 są wyposażane co najmniej w:

1) dwa awaryjne nadajniki lokalizacyjne (ELT), z których jeden jest automatycznym ELT, 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, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.

▼B

b) Samoloty o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej są wyposażane co najmniej w:

1) jeden automatyczny ELT, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub

2) jeden ELT dowolnego typu, w przypadku samolotów, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.

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.

c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi są wyposażane 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; oraz

2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.

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:

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;

▼B

3) sprzęt ratunkowy obejmujący środki podtrzymujące życie właściwe dla podejmowanego lotu; oraz

4) co najmniej 2 zestawy ratunkowego awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego ELT(S).

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.

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

b) łączności z odpowiednimi stacjami kontroli ruchu lotniczego z każdego punktu kontrolowanej przestrzeni powietrznej, w której loty są zamierzone; oraz

c) odbioru informacji meteorologicznych.

CAT.IDE.A.345 Sprzęt łączności i nawigacyjne 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 sprzęt łączności radiowej i wyposażenie nawigacyjne zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

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) Nie naruszając wymagania określonego w lit. b), samoloty użytkowane w operacjach krótkodystansowych w przestrzeni powietrznej północnego Atlantyku objętej specyfikacjami minimalnych osiągów nawigacyjnych (NAT MNPS) bez przekraczania północnego Atlantyku, są wyposażane w co najmniej jeden system komunikacji dalekiego zasięgu, na wypadek opublikowania alternatywnych procedur komunikacji dla danej przestrzeni powietrznej.

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.

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.

CAT.IDE.A.355 Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi

a) Operator używa wyłącznie tych elektronicznych danych nawigacyjnych, które obsługują aplikacje nawigacyjne spełniające standardy spójności odpowiednie dla zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) W sytuacji użycia elektronicznych danych nawigacyjnych do aplikacji nawigacyjnej wymaganej w operacji, która na mocy przepisów załącznika V (część SPA) podlega zatwierdzeniu, operator wykazuje przed właściwym organem, że stosowany proces i dostarczane dane spełniają standardy spójności odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

c) Operator nieprzerwanie monitoruje spójność zarówno procesu, jak i danych, działając bezpośrednio lub przez monitorowanie zgodności usługodawców zewnętrznych.

d) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych elektronicznych danych nawigacyjnych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

▼B

SEKCJA 2

Śmigłowce

CAT.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003, z wyjątkiem następujących pozycji:

1) zapasowe bezpieczniki;

2) niezależne przenośne źródła światła;

3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

4) uchwyt na mapy;

5) apteczka pierwszej pomocy;

6) megafony;

7) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

8) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

9) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane w niniejszej podczęści, na które nie trzeba uzyskać zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003, ale które znajdują się na pokładzie, muszą spełniać następujące wymagania:

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

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

b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (master minimum equipment list, MMEL).

▼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:

(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.

▼B

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.

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;

▼B

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.

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.

▼B

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:

   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.

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;

▼B

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., dźwięków przekazywanych z mikrofonu każdego członka załogi;

(ii) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999 r., dźwięków przekazywanych z mikrofonu każdego członka załogi, w miarę możliwości;

4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.

d) Rejestrator 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.

e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. a) pkt 2, dla których indywidualne CofA wydano w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 r.:

1) 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; 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 zakończenia sprawdzania kabiny bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.

f) CVR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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.;

▼B

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.

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.

e) FDR musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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;

(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.

▼B

d) Rejestrator jest wyposażany w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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;

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.

▼B

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.

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.

▼B

CAT.IDE.H.250 Gaśnice ręczne

a) Kabinę załogi lotniczej w śmigłowcu 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, 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

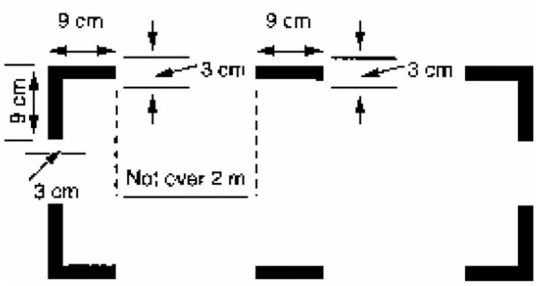
MOPSC	Liczba gaśnic
7–30	1
31–60	2
61–200	3

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.

▼B

CAT.IDE.H.275 Oświetlenie i oznakowanie awaryjne

a) Śmigłowce o MOPSC większej niż 19 są wyposażane w:

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).

b) Śmigłowce użytkowane w klasie osiągów 1 lub 2 podczas operacji morskich w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku i w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową są wyposażane w automatycznie uruchamiany ELT (ELT(AD)).

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.

CAT.IDE.H.295 Kombinezony ratunkowe członków załogi

Każdy członek załogi musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy podczas wykonywania operacji:

a) w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi wykonywanych w celu wsparcia operacji morskich, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, w sytuacji gdy dostępne dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 ° C, lub gdy szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż szacowany czas przeżycia;

▼B

b) 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, w sytuacji gdy dostępne dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 ° C.

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) 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.

CAT.IDE.H.310 Dodatkowe wymagania dotyczące śmigłowców wykonujących operacje morskie w nieprzyjaznym środowisku na morzu

Śmigłowce użytkowane w operacjach morskich w nieprzyjaznym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, muszą spełniać następujące wymagania:

a) W sytuacji gdy dostępne dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10 ° C lub gdy szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia, lub gdy lot ma być wykonany w nocy, wszystkie osoby na pokładzie muszą mieć na sobie kombinezony ratunkowe.

b) Wszystkie tratwy ratunkowe przewożone zgodnie z CAT.IDE.H.300 są umieszczane w sposób zapewniający ich użyteczność w warunkach na morzu, dla których oceniono właściwości śmigłowca w zakresie wodowania, unoszenia się na powierzchni i trymowania w celu spełnienia wymagań certyfikacyjnych dotyczących wodowania.

▼B

c) Śmigłowiec jest wyposażany w system oświetlenia awaryjnego posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca.

d) Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, a także urządzenia służące do ich otwierania, są oznaczone w sposób widoczny, 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 i zanurzeniu kabiny pod wodę.

e) Wszystkie drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania, muszą posiadać urządzenia blokujące je w pozycji otwartej w taki sposób, żeby urządzenia te nie przeszkadzały osobom znajdującym się na pokładzie w wyjściu przy dowolnych warunkach na morzu, oraz aby zapewniały maksymalne rozwarcie uznane za niezbędne na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.

f) Wszystkie drzwi, okna lub inne otwory w przedziale pasażerskim ocenione jako odpowiednie na potrzeby ewakuacji pod wodą są wyposażane tak, aby mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej.

g) Kamizelki ratunkowe są noszone przez cały czas, chyba że dany pasażer lub członek załogi ma na sobie zintegrowany kombinezon ratunkowy spełniający łączne wymaganie dotyczące kombinezonu ratunkowego i kamizelki ratunkowej.

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,.

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 odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu.

b) Konstrukcja śmigłowca musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu, 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;

   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.

CAT.IDE.H.345 Sprzęt łączności i wyposażenie nawigacyjne 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 sprzęt łączności radiowej i wyposażenie nawigacyjne zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

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.

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.

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.

▼B

ZAŁĄCZNIK V

SZCZEGÓLNE ZATWIERDZENIA

[CZĘŚĆ SPA]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

SPA.GEN.100 Właściwy organ

▼M1

a) Organem właściwym do wydawania zatwierdzeń szczególnych jest:

1) w przypadku operatora wykonującego zarobkowe operacje lotnicze – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności;

2) w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze – organ państwa, w którym operator ten prowadzi działalność lub posiada 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.

▼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;

2) uwzględnienie odpowiednich elementów określonych w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

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.

▼B

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 odpowiednich elementów określonych w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

PODCZĘŚĆ B

OPERACJE Z NAWIGACJĄ W OPARCIU O CHARAKTERYSTYKI SYSTEMÓW (PBN)

SPA.PBN.100 Operacje PBN

Statek powietrzny użytkuje się w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, na trasach lub zgodnie z procedurami, w przypadku gdy ustanowiono specyfikacje dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), wyłącznie jeżeli dany operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji. Dla operacji wykonywanych w przestrzeni powietrznej w ramach nawigacji obszarowej 5 (RNAV5 (podstawowa nawigacja obszarowa, B-RNAV)) nie są wymagane szczególne zatwierdzenia.

SPA.PBN.105 Zatwierdzenie do wykonywania operacji PBN

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji PBN, operator musi udokumentować, że:

a) uzyskał dla swojego systemu RNAV odpowiednie zatwierdzenie zdatności do lotu;

b) ustanowił program szkolenia członków załóg lotniczych uczestniczących w tych operacjach;

c) ustanowił procedury operacyjne określające:

1) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym odpowiednie ograniczenia i wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);

2) wymagania dotyczące składu i doświadczenia załogi lotniczej;

3) procedury normalne;

4) procedury awaryjne;

5) monitorowanie i zgłaszanie incydentów;

6) zarządzanie elektronicznymi danymi nawigacyjnymi.

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;

▼B

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.

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.

▼B

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) 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

OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVO)

SPA.LVO.100 Operacje przy ograniczonej widzialności

Następujące operacje przy ograniczonej widzialności (low visibility operations, LVO) mogą być wykonywane przez operatora wyłącznie po uzyskaniu przez niego zatwierdzenia od właściwego organu:

a) start przy ograniczonej widzialności (low visibility take-off, LVTO);

b) operacja poniżej standardu w kategorii I (LTS CAT I);

c) operacja w standardzie kategorii II (CAT II);

d) operacja poza standardem w kategorii II (OTS CAT II);

e) operacja w standardzie kategorii III (CAT III);

f) operacja podejścia z wykorzystaniem systemów polepszających widzenie (enhanced vision system, EVS), dla której wykorzystuje się możliwość wykonywania operacji przy minimach widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) zmniejszonych o nie więcej niż jedną trzecią publikowanych RVR.

SPA.LVO.105 Zatwierdzenie do operacji LVO

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do operacji LVO, operator musi udokumentować zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszej podczęści.

▼B

SPA.LVO.110 Ogólne wymagania operacyjne

a) Operator wykonuje operacje LTS CAT I, wyłącznie jeżeli:

1) każdy uczestniczący w nich statek powietrzny posiada certyfikat uprawniający do wykonywania operacji CAT II; oraz

2) podejście wykonywane jest:

(i) z autosprzężeniem do automatycznego lądowania, które musi być zatwierdzone do operacji CAT IIIA; lub

(ii) z użyciem zatwierdzonego systemu lądowania z wyświetlaczem przeziernym (head-up display landing system, HUDLS) do poziomu co najmniej 150 stóp powyżej progu.

b) Operator wykonuje operacje CAT II, OTS CAT II lub CAT III, wyłącznie jeżeli:

1) każdy z uczestniczących w nich statków powietrznych posiada certyfikat uprawniający do operacji z wysokością względną decyzji (DH) poniżej 200 stóp, bądź bez DH, oraz jest wyposażony zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu;

2) został ustanowiony i jest utrzymywany system rejestracji udanych i nieudanych podejść do lądowania lub lądowań automatycznych w celu monitorowania ogólnego stanu bezpieczeństwa operacji;

3) DH określa się przy użyciu radiowysokościomierza;

4) załoga lotnicza składa się z co najmniej dwóch pilotów;

5) wszystkie komunikaty od wysokości mniejszej niż 200 stóp ponad elewację progu drogi startowej są określane na podstawie wskazań radiowysokościomierza.

c) Operator wykonuje podejścia z użyciem EVS, wyłącznie jeżeli:

1) EVS jest certyfikowany do celów niniejszej podczęści oraz łączy obraz z czujnika podczerwieni z informacjami dotyczącymi lotu na HUD;

2) w przypadku operacji z RVR poniżej 550 m, załoga lotnicza składa się z co najmniej dwóch pilotów;

3) w przypadku operacji CAT I, naturalne odniesienie wzrokowe do punktów orientacyjnych drogi startowej jest uzyskane na wysokości nie mniejszej niż 100 stóp ponad elewację progu drogi startowej;

4) w przypadku procedury podejścia z prowadzeniem pionowym (APV) i operacji podejścia nieprecyzyjnego (NPA) wykonywanych z wykorzystaniem techniki CDFA, naturalne odniesienie wzrokowe punktów orientacyjnych drogi startowej jest uzyskane na wysokości co najmniej 200 stóp ponad elewację drogi startowej oraz spełnione są następujące wymagania:

(i) podejście jest wykonywane z wykorzystaniem zatwierdzonego systemu naprowadzania w płaszczyźnie pionowej;

(ii) segment podejścia od punktu podejścia końcowego (final approach fix, FAF) do progu drogi startowej jest prosty, a różnica między kątem drogi podejścia końcowego i linią centralną drogi startowej wynosi nie więcej niż 2°;

(iii) ścieżka podejścia końcowego jest opublikowana i nie większa niż 3,7°;

(iv) maksymalne wartości składowych wiatru bocznego ustalone podczas certyfikacji EVS nie są przekroczone.

▼B

SPA.LVO.115 Wymagania związane z lotniskami

a) Operator nie wykorzystuje lotniska do wykonywania operacji LVO przy widzialności poniżej 800 m, chyba że:

1) lotnisko zostało zatwierdzone do takich operacji przez państwo, w którym jest ono położone; oraz

2) ustanowiono procedury ograniczonej widzialności (low visibility procedures, LVP).

b) W przypadku wyboru lotniska, na którym nie używa się terminu *LVP*, operator upewnia się, czy na tym lotnisku obowiązują równoważne procedury zgodne z wymaganiami LVP. Sytuacja taka jest wyraźnie przewidziana w instrukcji operacyjnej lub instrukcji procedur, łącznie ze wskazówkami dla załogi lotniczej dotyczącymi sposobu ustalania, czy na danym lotnisku obowiązują procedury równoważne do LVP.

SPA.LVO.120 Szkolenia i kwalifikacje załogi lotniczej

Operator dopilnowuje, by przed wykonywaniem operacji LVO:

a) każdy członek załogi lotniczej:

1) spełniał wymagania dotyczące szkoleń i sprawdzianów przewidziane w instrukcji operacyjnej, w tym dotyczące szkolenia na urządzeniu FSTD, szkolenia w zakresie operowania w granicach limitów RVR/VIS (widzialność) i DH odpowiednich dla danego rodzaju operacji i typu statku powietrznego;

2) posiadał kwalifikacje zgodne ze standardami przewidzianymi w instrukcji operacyjnej;

b) szkolenia i sprawdziany były przeprowadzane zgodnie ze szczegółowym planem tematycznym.

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

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.

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

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

PODCZĘŚĆ G

TRANSPORT MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

SPA.DG.100 Transport materiałów niebezpiecznych

Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w załączniku IV (część CAT), ►**M1** załączniku VI (część NCC) i załączniku VII (część NCO), ◄ operator przewozi materiały niebezpieczne drogą powietrzną, wyłącznie jeżeli uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.

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

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;

e) dopilnować, by kopia informacji przekazanych pilotowi dowódcy/dowódcy została zachowana na ziemi oraz by kopia ta, lub informacje w niej zawarte, były łatwo dostępne na lotnisku ostatniego odlotu i w następnym zaplanowanym punkcie przylotu, aż do czasu zakończenia lotu, którego dotyczą te informacje;

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 rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

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

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;

▼B

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:

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

a) Lotów nie wykonuje się poniżej minimów pogodowych dla VFR obowiązujących dla danego typu operacji nocnych.

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.

▼B

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.

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.

SPA.HHO.110 Wymagania dotyczące wyposażenia do operacji HHO

a) Całe wyposażenie do operacji HHO, w tym wyposażenie łączności radiowej, instalowane w celu spełnienia wymagań określonych w SPA.HHO.115, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje, muszą posiadać zatwierdzenie zdatności do lotu odpowiednie do planowanej funkcji. Wyposażenie pomocnicze musi być zaprojektowane i przetestowane w odpowiednim standardzie wymaganym przez właściwy organ.

▼B

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 zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003.

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 rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

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) systemu śledzącego przebieg lotu przez cały czas misji HEMS;

▼B

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.

c) *Przewożony pacjent*. Nie naruszając CAT.OP.MPA.170, instrukcje przekazuje się wyłącznie w przypadku, gdy pozwala na to stan medyczny przewożonego pacjenta.

▼B

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.

SPA.HEMS.150 Zaopatrzenie w paliwo

a) W przypadku wykonywania misji HEMS według VFR w granicach lokalnego, określonego obszaru geograficznego, stosuje się standardowe planowanie zaopatrzenia w paliwo, pod warunkiem ustanowienia przez operatora ostatecznej rezerwy paliwa w celu zapewnienia zachowania po zakończeniu misji ilości paliwa nie mniejszej niż ilość wystarczająca na:

   1) 30 minut lotu z normalną prędkością przelotową; lub

   2) 20 minut lotu z normalną prędkością przelotową podczas operacji nad obszarem, którego całość stanowią tereny odpowiednie do wykonania lądowania zapobiegawczego.

SPA.HEMS.155 Uzupełnianie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

Jeżeli dowódca uzna za konieczne uzupełnienie paliwa w czasie, gdy na pokładzie znajdują się pasażerowie, paliwo można uzupełnić przy zatrzymanych lub obracających się wirnikach, o ile spełnione są następujące warunki:

a) drzwi po stronie śmigłowca, po której odbywa się uzupełnianie paliwa, pozostają zamknięte;

b) drzwi po stronie śmigłowca, po której nie odbywa się uzupełnianie paliwa, pozostają otwarte, o ile pozwalają na to warunki pogodowe;

c) odpowiednie środki gaśnicze są dostępne do natychmiastowego użycia w przypadku pożaru; oraz

d) dostępny jest personel w odpowiedniej liczbie umożliwiającej natychmiastowe wyprowadzenie pacjentów ze śmigłowca w przypadku pożaru.

▼M1

ZAŁĄCZNIK VI

OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU SKOMPLIKOWANYCH STATKÓW POWIETRZNYCH Z NAPĘDEM SILNIKOWYM

[CZĘŚĆ NCC]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

NNC.GEN.100 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności lub siedziba operatora.

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

2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w innych okolicznościach, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

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.

▼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; oraz

(viii) członkowie załogi lotniczej posiadają odpowiednie dopuszczenia i spełniają wszystkie wymagania dotyczące kompetencji oraz bieżącej praktyki;

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);

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

▼M1

9) dopilnowanie, aby rejestratory parametrów lotu:

(i) nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu; oraz

(ii) w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu:

A. nie zostały celowo skasowane;

B. zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz

C. zostały ponownie włączone wyłącznie za zgodą organu prowadzącego dochodzenie.

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.

NCC.GEN.115 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi mogli porozumiewać się we wspólnym języku.

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;

▼M1

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.

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;

▼M1

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.

NCC.GEN.145 Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów parametrów lotu

a) W razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu operator statku powietrznego przechowuje zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy przez okres 60 dni, chyba że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie.

b) Operator przeprowadza kontrole i oceny operacyjne zapisów znajdujących się na pokładowych rejestratorach parametrów lotu (flight data recorder, FDR), pokładowych rejestratorach rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR) oraz zapisów łącza transmisji danych (data link) w celu zapewnienia nieprzerwanej sprawności tych urządzeń.

c) Operator zachowuje zapisy przez okres użytkowania FDR zgodnie z wymaganiami określonymi w NCC.IDE.A.165 lub NCC.IDE.H.165, z zastrzeżeniem, że na potrzeby prób i obsługi pokładowej FDR dopuszcza się skasowanie podczas prób maksymalnie jednej godziny najstarszego zapisu.

d) Operator przechowuje i prowadzi dokumentację zawierającą aktualne informacje niezbędne dla przekształcenia nieprzetworzonych danych FDR na parametry wyrażone w jednostkach inżynieryjnych.

e) Operator udostępnia, na żądanie właściwego organu, wszelkie zachowane zapisy rejestratora parametrów lotu.

f) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010:

1) zapisy znajdujące się na CVR są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego; oraz

2) zapisy znajdujące się na FDR lub łączu transmisji danych są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli zapisy te są:

(i) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą techniczną;

(ii) pozbawione elementów identyfikacyjnych; lub

(iii) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

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.

▼M1

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.

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.

NCC.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki paliwowej operator uznaje dane lotnisko za lotnisko izolowane, jeżeli czas lotu do najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego wynosi ponad:

a) 60 minut – dla samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub

b) 90 minut – dla samolotów napędzanych silnikami turbinowymi.

NCC.OP.110 Minima operacyjne lotniska – ogólne

a) Dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) operator określa minima operacyjne dla każdego wykorzystywanego lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego. Minima te:

1) nie mogą być niższe niż minima ustanowione przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko, z wyłączeniem przypadków, gdy państwo to wydało specjalne zatwierdzenie; oraz

2) w przypadku wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności powinny być zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść E do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

b) Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk operator bierze pod uwagę:

1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

2) skład, fachowość i doświadczenie załogi lotniczej;

▼M1

3) wymiary i charakterystyki dróg startowych oraz stref podejścia końcowego i startu (Final approach and take-off area, FATO), które mogą zostać wybrane do użycia;

4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;

5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;

6) występowanie przeszkód w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, w zakresie niezbędnym dla wykonania procedur awaryjnych;

7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;

8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz

9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.

c) Minima dla określonego rodzaju procedury podejścia i lądowania mają zastosowanie, wyłącznie jeżeli spełnione są następujące warunki:

1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury;

2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;

3) spełnione są wymagane kryteria osiągów statku powietrznego; oraz

4) załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.

NCC.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia nieprecyzyjnego (NPA), operacje z procedurą podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) i operacje podejścia w kategorii I

a) Wysokość względna decyzji (DH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym zniżaniem (CDFA), procedury podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) lub operacji podejścia w kategorii I nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) minimalna wysokość względna, do której możliwe jest korzystanie z pomocy podejścia bez wymaganego odniesienia wzrokowego;

2) wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;

3) w stosownych przypadkach, wysokość względna decyzji opublikowanej procedury podejścia;

4) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub

5) minimalna wysokość względna decyzji określona w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.

b) Minimalna względna wysokość zniżania (MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) bez wykorzystania techniki CDFA nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;

2) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub

3) MDH określona w instrukcji AFM, jeżeli jest tam podana.

▼M1

Tabela 1

Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
System lądowania według przyrządów (ILS)	200
Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)/System wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym SBAS (podejście poziome precyzyjne z naprowadzaniem pionowym (LPV))	200
System GNSS (nawigacja pozioma (LNAV))	250
System GNSS/Nawigacja pionowa z wysokościomierza barometrycznego (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radiolatarnia kierunku (LOC) z urządzeniem do pomiaru odległości (DME) lub bez	250
Kontrola podejścia za pomocą radaru dozorowania (SRA) (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec na 2 Mm lub więcej)	350
Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiolatarnia bezkierunkowa (NDB)	350
NDB/DME	300
Radionamiernik VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

a) MDH dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) publikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;

2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub

3) DH/MDH poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

b) Minimalna widzialność dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana;

2) minimalna widzialność z tabeli 2; lub

3) widzialność wzdłuż drogi startowej/przeliczona widzialność meteorologiczna (RVR/CMV) z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

▼M1

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 widzialność meteorologiczna (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

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.

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.

NCC.OP.130 Zapas paliwa i oleju – samoloty

a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

   1) w przypadku lotów z widocznością (VFR):

      (i) wykonywanych w dzień – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub

      (ii) wykonywanych nocą – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;

▼M1

2) w przypadku lotów IFR:

(i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub

(ii) jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania, do lotniska zapasowego i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu.

b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:

1) prognozowane warunki meteorologiczne;

2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;

3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz

4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.

c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCC.OP.131 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce

a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli śmigłowiec został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

1) w przypadku lotów VFR, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej na lot przez co najmniej 20 minut z prędkością największego zasięgu; oraz

2) w przypadku lotów IFR:

(i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego lub nie jest dostępne żadne lotnisko zapasowe dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym jest planowane lądowanie, i dalej na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem docelowym/docelowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie; lub

(ii) jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe, na przylot i wykonanie procedury podejścia i nieudanego podejścia na lotnisku planowanego lądowania/miejscu operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej:

A. na lot do określonego lotniska zapasowego; oraz

B. na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem zapasowym/zapasowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie.

b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:

1) prognozowane warunki meteorologiczne;

2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;

3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz

4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie statku powietrznego lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.

▼M1

c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

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

a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne instalacje naziemne i/lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do typu operacji, w ramach której lot będzie wykonywany.

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi zostać zaznajomiony z wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu IFR, obejmuje:

1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz

2) planowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

▼M1

NCC.OP.150 Lotniska zapasowe dla lotniska startu – samoloty

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 pogodowe na lotnisku odlotu są na poziomie lub poniżej stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.

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

b) miejsce planowanego lądowania jest 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.

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; oraz

3) w przypadku miejsca docelowego położonego poza stałym lądem określony został punkt decyzyjny (point of no return, PNR).

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.

b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa 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.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

▼M1

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.

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

a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe 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 pogodowe na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.

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.

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.

▼M1

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.

NCC.OP.195 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

a) według dostępnych informacji warunki pogodowe 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) spełnione będą obowiązujące minima operacyjne lotniska.

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).

b) Niezależnie od przepisu lit. a) takie sytuacje mogą być symulowane w przypadku, gdy lot jest wykonywany przez zatwierdzoną organizację szkoleniową, a na pokładzie znajdują się uczniowie piloci.

NCC.OP.205 Gospodarka paliwem w locie

a) Operator ustanawia procedurę zapewniającą prowadzenie kontroli ilości paliwa i zarządzanie jego zużyciem podczas lotu.

b) Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego nie jest mniejsza od ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych plus planowana rezerwa paliwa wymagana przepisami NCC.OP.130 lub NCC.OP.131.

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.

▼M1

NCC.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia stosowne procedury operacyjne i programy szkoleniowe. Jeżeli stosowany system to ACAS II, przedmiotowe procedury i szkolenia muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011.

NCC.OP.225 Warunki podejścia i lądowania

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do lądowania drogi startowej lub FATO nie uniemożliwiają bezpiecznego podejścia, lądowania lub wykonania nieudanego podejścia.

NCC.OP.230 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

a) Pilot dowódca może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej/ widzialności (RVR/VIS).

b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:

1) poniżej wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do segmentu ostatecznego podejścia, w przypadku gdy wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H) lub minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania (MDA/H) wynosi ponad 1 000 stóp nad poziomem lotniska.

c) Jeżeli wartość RVR nie jest dostępna, można ją obliczyć przez przeliczenie podawanej widzialności.

d) Jeżeli po zejściu poniżej 1 000 stóp nad poziomem lotniska podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.

e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i zamierzonej do użycia drogi startowej.

f) Wartość RVR w strefie przyziemienia ma zawsze charakter decydujący.

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;

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.

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.

b) W przypadku wystąpienia niesprawności silnika podczas startu pilot dowódca dopilnowuje, by:

1) samolot, dla którego w instrukcji AFM określono wartość V_1, mógł przerwać start i zatrzymać się w granicach rozporządzalnej długości przerwanego startu; oraz

▼M1

2) samolot, dla którego w instrukcji AFM określono praktyczny tor wznoszenia po starcie, mógł kontynuować start i z odpowiednim zapasem ominąć wszystkie przeszkody na torze wznoszenia, do momentu gdy będzie mógł spełnić wymagania NCC.POL.130.

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.

c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:

▼M1

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

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;

b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL); lub

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;

2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

▼M1

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;

7) położenie przestrzenne;

8) kurs stabilny;

9) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

10) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.

▼M1

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

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 normalnego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.

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.

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.

▼M1

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.

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 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.

▼M1

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.

f) CVR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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.

e) FDR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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

▼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.A.160.

d) Rejestrator musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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.

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.

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.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.

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;

▼M1

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.

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.

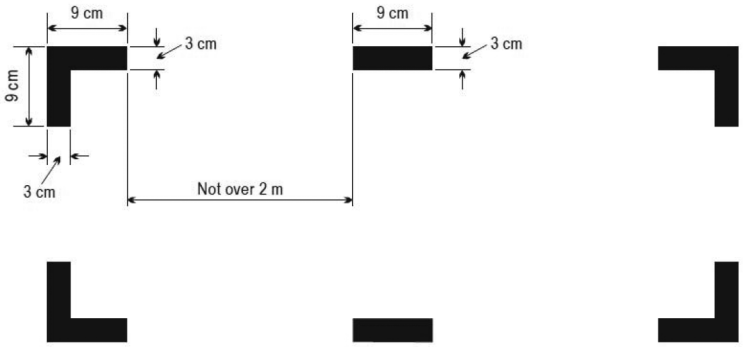
▼M1

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



NCC.IDE.A.215 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 w po dniu 1 lipca 2008 r.

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.

▼M1

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.

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;

▼M1

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.

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.

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.

NCC.IDE.A.260 Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi

a) Operator używa wyłącznie tych elektronicznych danych nawigacyjnych, które obsługują aplikacje nawigacyjne spełniające standardy spójności odpowiednie dla zamierzonego wykorzystania tych danych.

b) W sytuacji użycia elektronicznych danych nawigacyjnych do aplikacji nawigacyjnej wymaganej w operacji, która na mocy przepisów załącznika V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 podlega zatwierdzeniu, operator wykazuje przed właściwym organem, że stosowany proces i dostarczane dane spełniają standardy spójności odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.

c) Operator nieprzerwanie monitoruje zarówno proces, jak i dane, bezpośrednio lub przez monitorowanie zgodności usługodawców zewnętrznych.

d) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych elektronicznych danych nawigacyjnych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

▼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;

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.

c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

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;

▼M1

b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL); lub

c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

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.

▼M1

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;

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.

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.

▼M1

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.

f) CVR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

▼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.

e) FDR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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

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.

▼M1

d) Rejestrator musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

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.

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.

▼M1

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.

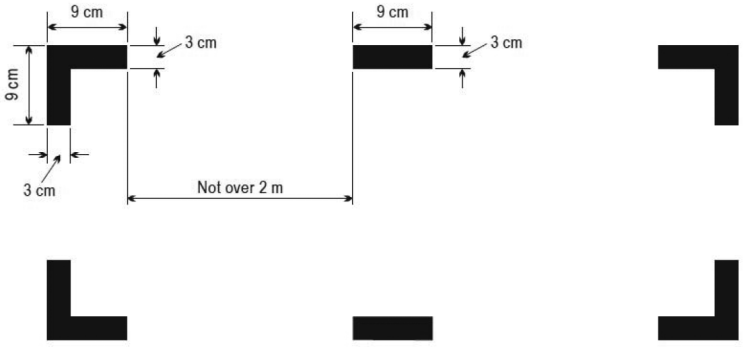
b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

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.

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).

▼M1

b) Jeżeli śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi do wsparcia operacji w nieprzyjaznym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, są w stanie utrzymać równy tor lotu w przypadku niesprawności silnika krytycznego, wyposaża się je w automatycznie uruchamiany ELT (ELD (AD)).

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.

NCC.IDE.H.226 Kombinezony ratunkowe członków załogi

Każdy członek załogi musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy:

a) podczas użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi do wsparcia operacji morskich, 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, w sytuacji gdy:

1) dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż + 10 °C; bądź

2) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż szacowany czas przeżycia;

lub

b) jeżeli pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:

1) 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

2) dostępne pilotowi 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.

NCC.IDE.H.231 Dodatkowe wymagania dotyczące śmigłowców wykonujących operacje morskie w nieprzyjaznym środowisku na morzu

Śmigłowce użytkowane w operacjach morskich w nieprzyjaznym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, muszą spełniać następujące wymagania:

a) W sytuacji gdy dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż + 10 °C lub gdy szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia bądź gdy lot ma być wykonany w nocy, wszystkie osoby na pokładzie mają na sobie kombinezony ratunkowe.

b) Wszystkie tratwy ratunkowe przewożone zgodnie z NCC.IDE.H.227 są umieszczane w sposób zapewniający ich użyteczność w warunkach na morzu, dla których oceniono właściwości śmigłowca w zakresie wodowania, unoszenia się na powierzchni i trymowania w celu spełnienia wymagań certyfikacyjnych dotyczących wodowania.

▼M1

c) Śmigłowiec wyposaża się w system oświetlenia awaryjnego posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca.

d) Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, a także urządzenia służące do ich otwierania, muszą być oznaczone w sposób widoczny, 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 i zanurzeniu kabiny pod wodę.

e) Wszystkie drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania, muszą posiadać urządzenia blokujące je w pozycji otwartej w taki sposób, żeby urządzenia te nie przeszkadzały osobom znajdującym się na pokładzie w wyjściu przy dowolnych warunkach na morzu, oraz aby zapewniały maksymalne rozwarcie uznane za niezbędne na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.

f) Wszystkie drzwi, okna lub inne otwory w przedziale pasażerskim przeznaczone do wykorzystania na potrzeby ewakuacji pod wodą wyposaża się tak, aby mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej.

g) Kamizelki ratunkowe są noszone przez cały czas, chyba że dany pasażer lub członek załogi ma na sobie zintegrowany kombinezon ratunkowy spełniający łączne wymaganie dotyczące kombinezonu ratunkowego i kamizelki ratunkowej.

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.

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 przepisami dotyczącymi zdatności do lotu bądź wyposażony w ratunkowe urządzenia pływające.

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;

▼M1

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.

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.

▼M1

ZAŁĄCZNIK VII

OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH Z NAPĘDEM SILNIKOWYM INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE STATKI POWIETRZNE

[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.

b) Jeżeli statek powietrzny jest zarejestrowany w kraju trzecim, właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności lub siedziba operatora.

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.

NCO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce

a) Motoszybowce turystyczne są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla:

1) samolotów, jeżeli są napędzane silnikiem; oraz

2) szybowców, jeżeli są użytkowane bez użycia silnika.

b) Motoszybowce turystyczne wyposaża się zgodnie z wymaganiami dotyczącymi samolotów, chyba że przepisy podczęści D stanowią inaczej.

c) Motoszybowce, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych, są użytkowane i wyposażane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi szybowców.

NCC.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;

(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 NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 lub NCO.IDE.B.105;

▼M1

(iv) masa statku powietrznego oraz – z wyłączeniem balonów – położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatności do lotu;

(v) całe wyposażenie, bagaż i ładunek zostały odpowiednio załadowane i możliwe jest przeprowadzenie ewakuacji awaryjnej; oraz

(vi) ograniczenia użytkowania statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;

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.

f) Podczas lotu pilot dowódca:

1) z wyłączeniem balonów, ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa kiedy przebywa na swoim stanowisku; oraz

2) pozostaje za sterami statku powietrznego przez cały czas, chyba że kontrolę nad statkiem powietrznym przejmuje inny pilot.

▼M1

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.

NCO.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

Oprócz obowiązków opisanych w NCO.GEN.105 do obowiązków pilota dowódcy balonu należy:

a) przeprowadzenie odprawy przed startem dla osób pomagających w napełnianiu i opróżnianiu powłoki balonu; oraz

b) zapewnienie, by osoby pomagające w napełnianiu i opróżnianiu powłoki nosiły odpowiednią odzież ochronną.

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.

NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne

Pilot dowódca 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.

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).

▼M1

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 proponowaną trasę 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.

c) Niezależnie od przepisów lit. a) podczas lotów balonami lub szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–8 oraz lit. a) pkt 11–13, można przewozić w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.

d) Na żądanie właściwego organu pilot dowódca udostępnia w rozsądnym terminie wymaganą dokumentację pokładową.

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

▼M1

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.

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.

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.

NCO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki paliwowej pilot dowódca uznaje dane lotnisko za lotnisko izolowane, jeżeli czas lotu do najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego wynosi ponad:

a) 60 minut – dla samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub

b) 90 minut – dla samolotów napędzanych silnikami turbinowymi.

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

▼M1

NCO.OP.110 Minima operacyjne lotniska — samoloty i śmigłowce

a) W przypadku lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR), pilot dowódca wybiera i stosuje minima operacyjne dla każdego lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego. Minima te:

1) nie mogą być niższe niż minima ustanowione przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko, z wyłączeniem przypadków, gdy państwo to wydało specjalne zatwierdzenie; oraz

2) w przypadku wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności powinny być zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść E do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

b) Dokonując wyboru minimów operacyjnych lotniska, pilot dowódca uwzględnia następujące kwestie:

1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

2) własne kompetencje i doświadczenie;

3) wymiary i charakterystyki dróg startowych oraz stref podejścia końcowego i startu (final approach and take-off area, FATO), które mogą zostać wybrane do użycia;

4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;

5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;

6) występowanie przeszkód w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, w zakresie niezbędnym dla wykonania procedur awaryjnych;

7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;

8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz

9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.

c) Minima dla określonego rodzaju procedury podejścia i lądowania stosuje się, gdy:

1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury;

2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;

3) spełnione są wymagane kryteria osiągów statku powietrznego; oraz

4) pilot posiada odpowiednie kwalifikacje.

NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia nieprecyzyjnego (NPA), operacje z procedurą podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) i operacje podejścia w kategorii I

a) Wysokość względna decyzji (DH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym zniżaniem (CDFA), procedury podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) lub operacji podejścia w kategorii I nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) minimalna wysokość względna, do której możliwe jest korzystanie z pomocy podejścia bez wymaganego odniesienia wzrokowego;

2) wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;

▼M1

3) w stosownych przypadkach, wysokość względna decyzji opublikowanej procedury podejścia;

4) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub

5) minimalna wysokość względna decyzji określona w instrukcji użytkowania w locie (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.

b) Minimalna względna wysokość zniżania (MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) bez wykorzystania techniki CDFA nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;

2) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub

3) MDH określona w AFM, jeżeli jest tam podana.

Tabela 1

Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
System lądowania według przyrządów (ILS)	200
Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)/System wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym SBAS (podejście poziome precyzyjne z naprowadzaniem pionowym (LPV))	200
System GNSS (nawigacja pozioma (LNAV))	250
System GNSS/Nawigacja pionowa z wysokościomierza barycznego (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radiolatarnia kierunku (LOC) z urządzeniem do pomiaru odległości (DME) lub bez	250
Kontrola podejścia za pomocą radaru dozorowania (SRA) (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec na 2 Mm lub więcej)	350
Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiolatarnia bezkierunkowa (NDB)	350
NDB/DME	300
Radionamiernik VHF (VDF)	350

NCO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

a) MDH dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

1) publikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;

▼M1

2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub

3) DH/MDH poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

b) Minimalna widzialność dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana;

2) minimalna widzialność z tabeli 2; lub

3) widzialność wzdłuż drogi startowej/przeliczona widzialność meteorologiczna (RVR/CMV) z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

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 widzialność meteorologiczna (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach

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.

NCO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe – samoloty, śmigłowce i motoszybowce

Pilot dowódca uwzględnia opublikowane procedury przeciwhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywoływanego przez statki powietrzne, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

NCO.OP.121 Procedury przeciwhałasowe – balony

Pilot dowódca uwzględnia opublikowane procedury przeciwhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywoływanego przez system grzewczy balonu, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

▼M1

NCO.OP.125 Zapas paliwa i oleju – samoloty

a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

1) w przypadku lotów z widocznością (VFR):

(i) wykonywanych w dzień – na start i lądowanie na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej i pozostawanie przez cały czas w zasięgu wzrokowym lotniska/lądowiska, na pokonanie zamierzonej trasy i dalej na lot przez co najmniej 10 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;

(ii) wykonywanych w dzień – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub

(iii) wykonywanych nocą – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;

2) w przypadku lotów IFR:

(i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub

(ii) jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania, do lotniska zapasowego i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu.

b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:

1) prognozowane warunki meteorologiczne;

2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;

3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz

4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.

c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCO.OP.126 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce

a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli śmigłowiec został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

1) w przypadku lotów VFR, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej na lot przez co najmniej 20 minut z prędkością największego zasięgu; oraz

2) w przypadku lotów IFR:

(i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego lub nie jest dostępne żadne lotnisko zapasowe dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym jest planowane lądowanie, i dalej na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem docelowym/docelowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie; lub

▼M1

(ii) jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe, na przylot i wykonanie procedury podejścia i nieudanego podejścia na lotnisku planowanego lądowania/miejscu operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej:

A. na lot do określonego lotniska zapasowego; oraz

B. na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem zapasowym/zapasowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie.

b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:

1) prognozowane warunki meteorologiczne;

2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;

3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz

4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie statku powietrznego lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.

c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCO.OP.127 Zapas i planowanie zapasu paliwa i balastu— balony

a) Pilot dowódca rozpoczyna lot, wyłącznie jeżeli rezerwa paliwa, gazu lub balastu wystarcza na 30 minut lotu.

b) Obliczeń zapasu paliwa, gazu lub balastu dokonuje się na podstawie co najmniej następujących warunków operacyjnych, zgodnie z którymi ma odbywać się lot:

1) dane dostarczone przez producenta balonu;

2) przewidywane masy statku powietrznego;

3) spodziewane warunki meteorologiczne; oraz

4) procedury i ograniczenia instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

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

a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne instalacje naziemne i/lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do typu operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi zostać zaznajomiony z wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu IFR, obejmuje:

1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz

▼M1

2) planowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

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 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 lub 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

b) miejsce planowanego lądowania jest 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.

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 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

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; oraz

3) w przypadku miejsca docelowego położonego poza stałym lądem określony został punkt decyzyjny (point of no return, PNR).

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.

▼M1

b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa 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.150 Przewóz pasażerów

Z wyłączeniem balonów, pilot dowódca dopilnowuje, 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.

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.

NCO.OP.156 Palenie tytoniu na pokładzie – szybowce i balony

Palenie tytoniu na pokładzie szybowca lub balonu jest zabronione.

NCO.OP.160 Warunki meteorologiczne

a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe 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 pogodowe na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.

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.

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.

▼M1

NCO.OP.175 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

a) według dostępnych informacji warunki pogodowe 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) spełnione będą stosowne minima operacyjne lotniska.

NCO.OP.176 Warunki do startu – balony

Przed rozpoczęciem startu pilot dowódca balonu upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej nie uniemożliwiają bezpiecznego startu i odlotu.

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).

b) Niezależnie od przepisów lit. a) takie sytuacje mogą być symulowane w przypadku gdy lot jest wykonywany przez zatwierdzoną organizację szkoleniową, a na pokładzie znajdują się uczniowie piloci.

NCO.OP.185 Gospodarka paliwem w locie

Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego lub – w przypadku balonów – balastu nie jest mniejsza od sumy ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych oraz planowanej rezerwy paliwa wymaganej przepisami NCO.OP.125, NCO.OP.126 lub NCO.OP.127.

NCO.OP.190 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.

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.

NCO.OP.205 Warunki podejścia i lądowania – samoloty i 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 zamierzonej do lądowania drogi startowej lub FATO nie uniemożliwiają bezpiecznego podejścia, lądowania lub wykonania nieudanego podejścia.

▼M1

NCO.OP.210 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia – samoloty i śmigłowce

a) Pilot dowódca może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej/widzialności (RVR/VIS).

b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:

1) poniżej wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub

2) do segmentu podejścia końcowego, w przypadku gdy wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H) lub minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania (MDA/H) wynosi ponad 1 000 stóp nad poziomem lotniska.

c) Jeżeli wartość RVR nie jest dostępna, można ją obliczyć przez przeliczenie podawanej widzialności.

d) Jeżeli po zejściu poniżej 1 000 stóp nad poziomem lotniska podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.

e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i zamierzonej do użycia drogi startowej.

f) Wartość RVR w strefie przyziemienia ma zawsze charakter decydujący.

NCO.OP.215 Ograniczenia operacyjne – balony na ogrzane powietrze

Balon na ogrzane powietrze może wystartować w nocy, pod warunkiem że zabierze ilość paliwa wystarczającą do lądowania w dzień.

PODCZĘŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH

NCO.POL.100 Ograniczenia użytkowania – wszystkie statki powietrzne

a) W każdej fazie operacji załadunek, masa oraz – z wyłączeniem balonów – położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w równoważnym dokumencie.

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).

NCO.POL.105 Ważenie

a) Operator zapewnia, by masę statku powietrznego oraz, z wyłączeniem balonów, położenie środka ciężkości ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje o ważeniu przekazuje się pilotowi dowódcy. 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.

▼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;

2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.A.190;

3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.A.195; 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) apteczka pierwszej pomocy;

5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

6) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

7) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

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.

▼M1

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:

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

▼M1

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.

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;

▼M1

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; oraz

4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia i pojedynczym punktem zwalniania – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej.

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.

NCO.IDE.A.155 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.

▼M1

b) Samoloty 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.

NCO.IDE.A.160 Gaśnice ręczne

a) Samoloty, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG) i samolotów ELA1, 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.

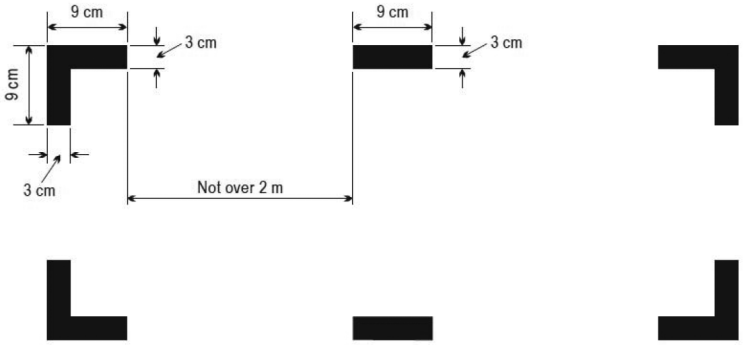
b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCO.IDE.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.

▼M1

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:

(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.

▼M1

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:

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.

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.

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.

b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:

1) niezależne przenośne źródła światła;

2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

3) apteczka pierwszej pomocy;

4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

▼M1

5) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

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

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.

▼M1

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;

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.

▼M1

NCO.IDE.H.140 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; 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.

NCO.IDE.H.155 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.

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.

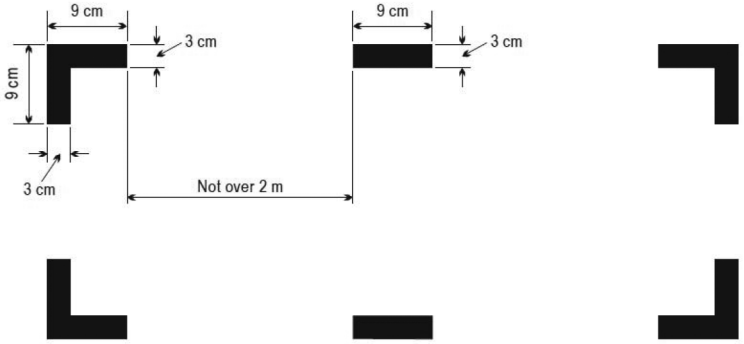
▼M1

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:

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.

▼M1

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.

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:

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.

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.

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.

▼M1

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.

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.

SEKCJA 3

Szybowce

NCO.IDE.S.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.S.145;

3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.S.150; lub

4) instalowane w szybowcu.

b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:

1) niezależne przenośne źródła światła;

2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

3) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne.

c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność szybowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

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.

▼M1

NCO.IDE.S.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja szybowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

a) szybowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub

b) szybowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.S.115 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

a) Szybowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

   1) kurs magnetyczny w przypadku motoszybowców;

   2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

   3) barometryczną wysokość bezwzględną; oraz

   4) prędkość przyrządową.

b) Szybowce 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) – w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

   1) prędkość pionową;

   2) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg; oraz

   3) kurs magnetyczny.

NCO.IDE.S.120 Loty chmurowe – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

Szybowce wykonujące loty chmurowe wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

a) kurs magnetyczny;

b) czas w godzinach, minutach i sekundach;

c) barometryczną wysokość bezwzględną;

d) prędkość przyrządową;

e) prędkość pionową; oraz

f) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg.

NCO.IDE.S.125 Fotele i systemy przytrzymujące

a) Szybowce wyposaża się w:

   1) fotel dla każdej osoby znajdującej się na pokładzie; oraz

   2) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu zgodnie z instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego (AFM).

b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

▼M1

NCO.IDE.S.130 Dodatkowy tlen

Szybowce użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych ponad 10 000 stóp wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

a) członków załogi na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

b) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

NCO.IDE.S.135 Loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca szybowca użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

a) kamizelka ratunkowa lub równoważny indywidualny środek pływający dla każdej osoby na pokładzie, założona lub umieszczona w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której użytku jest przeznaczona;

b) nadajnik ratunkowy ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub pasażera, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz

c) wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych podczas wykonywania lotów:

   1) nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub

   2) w sytuacji, gdy tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że w razie nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania.

NCO.IDE.S.140 Wyposażenie ratownicze

Szybowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

NCO.IDE.S.145 Wyposażenie łączności radiowej

a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce 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.

NCO.IDE.S.150 Wyposażenie nawigacyjne

Szybowce wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne konieczne do postępowania zgodnie z:

a) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz

b) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

▼M1

SEKCJA 4

Balony

NCO.IDE.B.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 ustalania toru lotu;

2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.B.145; lub

3) instalowane w balonie.

b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:

1) niezależne przenośne źródła światła;

2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

3) apteczka pierwszej pomocy;

4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne.

c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:

1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz

2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność balonu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, do którego przypisany jest członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.

e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.B.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja balonu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

a) balon jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub

b) balon posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.B.110 Światła operacyjne

Balony użytkowane w nocy wyposaża się w:

a) światła pozycyjne;

b) urządzenie zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania balonu;

c) samodzielne przenośne źródło światła; oraz

d) w przypadku sterowców na ogrzane powietrze:

1) światło lądowania; oraz

2) światło antykolizyjne.

▼M1

NCO.IDE.B.115 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Balony użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w:

a) urządzenie wyświetlające kierunek dryfu; oraz

b) urządzenia mierzące i wyświetlające:

1) czas w godzinach, minutach i sekundach;

2) prędkość pionową, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję użytkowania w locie; oraz

3) barometryczną wysokość bezwzględną, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję AFM, z uwagi na wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej lub gdy wysokość należy kontrolować ze względu na konieczność użycia tlenu.

NCO.IDE.B.120 Apteczka pierwszej pomocy

a) Balony 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.B.121 Dodatkowy tlen

Balony użytkowane na barometrycznej wysokości bezwzględnej ponad 10 000 stóp wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

a) członków załogi na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

b) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

NCO.IDE.B.125 Gaśnice ręczne

a) Balony wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną, jeżeli wymagają tego stosowne specyfikacje certyfikacji.

b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w balonie, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu, na jakie narażone są osoby przebywające w balonie.

NCO.IDE.B.130 Loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca balonu użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

a) 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 powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której użytku są one przeznaczone;

b) w przypadku przewożenia więcej niż sześciu osób, nadajnik ratunkowy ELT umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz;

▼M1

c) w przypadku przewożenia do sześciu osób, nadajnik ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub pasażera, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz

d) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie.

NCO.IDE.B.135 Wyposażenie ratownicze

Balony użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

NCO.IDE.B.140 Wyposażenie różne

a) Balony wyposaża się w rękawice ochronne dla każdego członka załogi.

b) Balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej wyposaża się w:

1) alternatywne źródło zapłonu;

2) urządzenie mierzące i wyświetlające ilość paliwa;

3) koc gaśniczy lub ognioodporna narzuta; oraz

4) lina asekuracyjna o długości co najmniej 25 metrów.

c) Balony gazowe wyposaża się w nóż.

NCO.IDE.B.145 Wyposażenie łączności radiowej

a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, balony 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.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, balony wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.