



**NOTA WYJAŚNIAJĄCA**

**OPINIA NR 03/2012**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**z dnia 3 WRZEŚNIA 2012 r.**

**do rozporządzenia Komisji zmieniającego przepisy wykonawcze dotyczące operacji lotniczych oraz przepisy wykonawcze dotyczące załóg statków powietrznych, w zakresie**

**operacji zarobkowego transportu lotniczego realizowanych przy użyciu szybowców i balonów**

**lotów z A do A w operacjach zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu samolotów i śmigłowców**

## Spis treści

<b>Streszczenie .....</b>	<b>3</b>
<b>Wstęp .....</b>	<b>4</b>
I.    Postanowienia ogólne.....	4
II.   Zakres opinii.....	4
III.  Konsultacje.....	6
IV.  Konwencja dotycząca numerowania przepisów.....	7
<b>CAT (S, B).....</b>	<b>8</b>
I    Zmiany do rozporządzenia ramowego w zakresie operacji lotniczych .....	8
II.  Zmiany do części CAT .....	8
III.  Zmiany w części ORO.....	14
IV.  Inne spostrzeżenia.....	15
<b>CAT (A-do-A) .....</b>	<b>17</b>
I.    Polityka.....	17
II.   Zmiany w rozporządzeniach ramowych .....	19
III.  Zmiany w części CAT .....	20
IV.  Zmiany w części ORO.....	23
V.    Zmiany w części ARO .....	25
VI.  Zmiany w części ORA.....	25
VII.  Inne spostrzeżenia.....	25
<b>Załącznik 1. Tabele porównawcze do załączników do UE-OPS i JAR-OPS3.....</b>	<b>26</b>
Dodatek 1 do 1.005(a) – samoloty o klasie osiągnięć B, loty VFR w dzień.....	26
Dodatek 1 do 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień .....	46
Dodatek 1 do 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowcowe, VFR w dzień.....	57
<b>Załącznik 2. Wykaz odstępstw i przepisów nie dotyczących do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A.....</b>	<b>63</b>
Część CAT .....	63
<b>Załącznik 3. Stosowane akronimy i skróty.....</b>	<b>91</b>

### **Streszczenie**

Niniejsza opinia zawiera przepisy wykonawcze dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) realizowanych przy użyciu szybowców i balonów oraz wprowadza zmiany do następujących dokumentów normatywnych:

- rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych;
- załącznik I – Definicje terminów stosowanych w załącznikach II-VIII;
- załącznik II – Część ARO: wymagania wobec organów w zakresie operacji lotniczych;
- załącznik III – Część ORO: wymagania wobec organizacji w zakresie operacji lotniczych w szczególności dotyczące operatorów wykonujących zarobkowe operacje lotnicze oraz operatorów wykonujących niezarobkowe operacje lotnicze przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym; a także
- załącznik IV – Część CAT: wymagania techniczne w zakresie operacji zarobkowego transportu lotniczego.

Ponadto niniejsza opinia zawiera przepisy wykonawcze dotyczące operacji CAT rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej. Wprowadza zmiany do następujących dokumentów normatywnych:

- rozporządzenie w sprawie operacji lotniczych:
  - rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych;
  - załącznik II – Część ARO: wymagania wobec organów w zakresie operacji lotniczych;
  - załącznik III – Część ORO: wymagania wobec organizacji w zakresie operacji lotniczych oraz
  - załącznik IV – Część CAT: wymagania techniczne w zakresie operacji zarobkowego transportu lotniczego;
- rozporządzenie w sprawie załóg statków powietrznych:
  - rozporządzenie ramowe w zakresie załóg statków powietrznych oraz
  - załącznik VII – Część ORA: wymagania wobec organizacji w zakresie załóg statków powietrznych.

Powyższe wymagania przygotowano zgodnie z następującymi zasadami:

- utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa;
- zapewnienie proporcjonalnych zasad w stosownych przypadkach;
- zagwarantowanie elastyczności i sprawności operatorom oraz organom.

Niniejsza opinia jest wynikiem wielostronnego procesu konsultacyjnego, w który były zaangażowane organy, stowarzyszenia, operatorzy oraz eksperci lotniczy.

## **Wstęp**

### **I. Postanowienia ogólne**

1. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008<sup>1</sup> Parlamentu Europejskiego i Rady (zwane dalej „rozporządzeniem podstawowym”) zmienione przez rozporządzenie (WE) nr 1108/2009<sup>2</sup> tworzy właściwe i kompletne ramy do określania i wdrażania ujednoczonych wymagań technicznych oraz procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.
2. Celem niniejszej opinii jest wsparcie Komisji Europejskiej w przygotowaniu przepisów wykonawczych w zakresie operacji lotniczych.
3. Opinia została przyjęta zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencji”)<sup>3</sup>, zgodnie z postanowieniami art. 19 rozporządzenia podstawowego.

### **II. Zakres opinii**

4. Niniejsza opinia zawiera przepisy wykonawcze dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) realizowanych przy użyciu szybowców i balonów oraz wprowadza zmiany do następujących dokumentów normatywnych:
  - rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych;
  - załącznik I – Definicje terminów stosowanych w załącznikach II-VIII;
  - załącznik II – Część ARO: wymagania wobec organów w zakresie operacji lotniczych;
  - załącznik III – Część ORO: wymagania wobec organizacji w zakresie operacji lotniczych, w szczególności dotyczące operatorów wykonujących zarobkowe operacje lotnicze oraz operatorów wykonujących niezarobkowe operacje lotnicze przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym; a także
  - załącznik IV – Część CAT: wymagania techniczne w zakresie operacji zarobkowego transportu lotniczego.
5. Ponadto niniejsza opinia zawiera przepisy wykonawcze dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej (CAT A-do-A) oraz wprowadza zmiany do następujących dokumentów normatywnych:

---

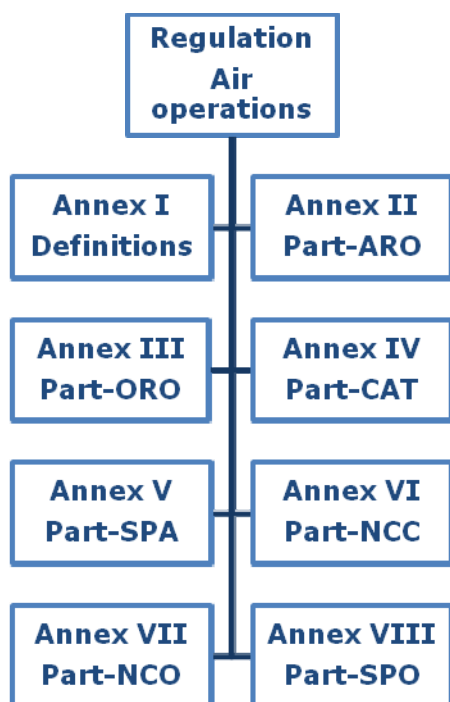
<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. *Dz.U. L 79 z 19.03.2008, s. 1-49.*

<sup>2</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w sprawie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/33/WE. *Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51-70.*

<sup>3</sup> Decyzja Zarządu dotycząca procedury, która zostanie zastosowana przez Agencję do wydawania opinii, wymagań dot. certyfikatów oraz wytycznych (procedura tworzenia przepisów). EASA MB 08-2007, 13.06.2007 r.

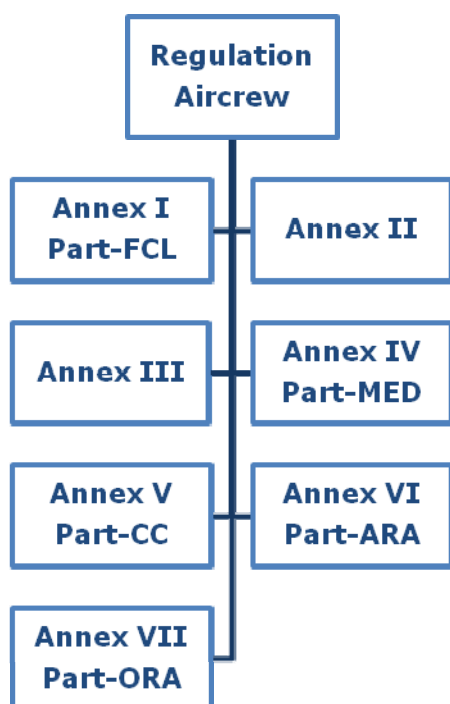
- rozporządzenie w sprawie operacji lotniczych:
    - rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych;
    - załącznik II – Część ARO: wymagania wobec organów w zakresie operacji lotniczych;
    - załącznik III – Część ORO: wymagania wobec organizacji w zakresie operacji lotniczych; a także
    - załącznik IV – Część CAT: wymagania techniczne w zakresie operacji zarobkowego transportu lotniczego;
  - rozporządzenie w sprawie załóg statków powietrznych:
    - rozporządzenie ramowe w zakresie załóg statków powietrznych oraz
    - załącznik VII – Część ORA: wymagania wobec organizacji w zakresie załóg statków powietrznych.
6. Dokumenty niniejszej opinii przygotowano w oparciu o poprawioną strukturę przepisów, zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej i Agencji z kwietnia 2011 r. Poniższa tabela przedstawia przegląd załączników do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych oraz rozporządzenia w sprawie załóg statków powietrznych<sup>4</sup>.

**Tabela 1. Załączniki do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych<sup>5</sup>**



<sup>4</sup> Rozporządzenie w sprawie załóg statków powietrznych w lotnictwie cywilnym (UE) nr 1178/2011 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 290/2012.

<sup>5</sup> NCC: operacje niezarobkowe przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym (CMPA); NCO: operacje niezarobkowe przy użyciu statków powietrznych innych niż CMPA; SPO: operacje specjalistyczne.

**Tabela 2. Załączniki do rozporządzenia w sprawie załóg statków powietrznych<sup>6</sup>**

### III. Konsultacje

7. Niniejszą opinię sporządzono w oparciu o:
  - zawiadomienie NPA 2008-22 zawierające propozycje wstępne dotyczące przepisów wykonawczych (IR) oraz powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) oraz wytycznych (GM) dla operacji lotniczych;
  - zawiadomienie NPA 2009-02 zawierające propozycje wstępne dotyczące przepisów wykonawczych (IR) oraz powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) oraz wytycznych (GM) dla operacji lotniczych.
8. Zawiadomienie NPA 2008-22 opublikowano w witrynie internetowej EASA (<http://www.easa.europa.eu>) w dniu 31 października 2008 r. Okres konsultacji zakończył się dnia 28 maja 2009 r. Zawiadomienie NPA 2009-02 opublikowano w witrynie internetowej EASA (<http://www.easa.europa.eu>) w dniu 30 stycznia 2009 r. Okres konsultacji zakończył się dnia 31 lipca 2009 r.
9. Zmienioną treść przepisów poddano dyskusji w grupach rewizyjnych ds. tworzenia przepisów powołanych na mocy NPA 2008-22 i 2009-02.
10. Na podstawie wielostronnych konsultacji z organami, stowarzyszeniami oraz operatorami Agencja opublikowała dokumenty reakcji na uwagi (CRD) dotyczące części AR i części OR w dniu 4 października 2010 r., CRD dotyczący OPS I w dniu 25 listopada 2010 r., a CRD dotyczący OPS III w dniu 27 października 2011 r. Okresy zgłaszania reakcji zakończyły się odpowiednio 6 grudnia 2010 r., 15 lutego 2011 r. i 30 stycznia 2012 r.

<sup>6</sup> FCL: licencjonowanie załóg lotniczych; MED: medyczne, CC: personel pokładowy; ARA: wymogi wobec organów w zakresie załóg statków powietrznych.

11. Agencja przedyskutowała projekt propozycji dotyczących operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A z członkami AGNA podczas dwóch sesji tematycznych w październiku 2011 r. i lipcu 2012 r.

#### **IV. Konwencja dotycząca numerowania przepisów**

12. Zgodnie z wytycznymi Agencji dotyczącymi sporządzania projektów przepisów, w przypadku przepisów wykonawczych zastosowano następującą konwencję numerowania przepisów:

<Część>.<Podczęść>.<Sekcja>.<N>

Wyjaśnienie:

<Część>: obowiązkowo – do czterech liter lub cyfr

przykłady: ARO, ORO, CAT

<Podczęść>: obowiązkowo – do czterech liter lub cyfr

przykłady: GEN, OP, POL, IDE

<Sekcja>: obowiązkowo – do pięciu liter lub cyfr

przykłady: MPA, NMPA, A, H, S, B

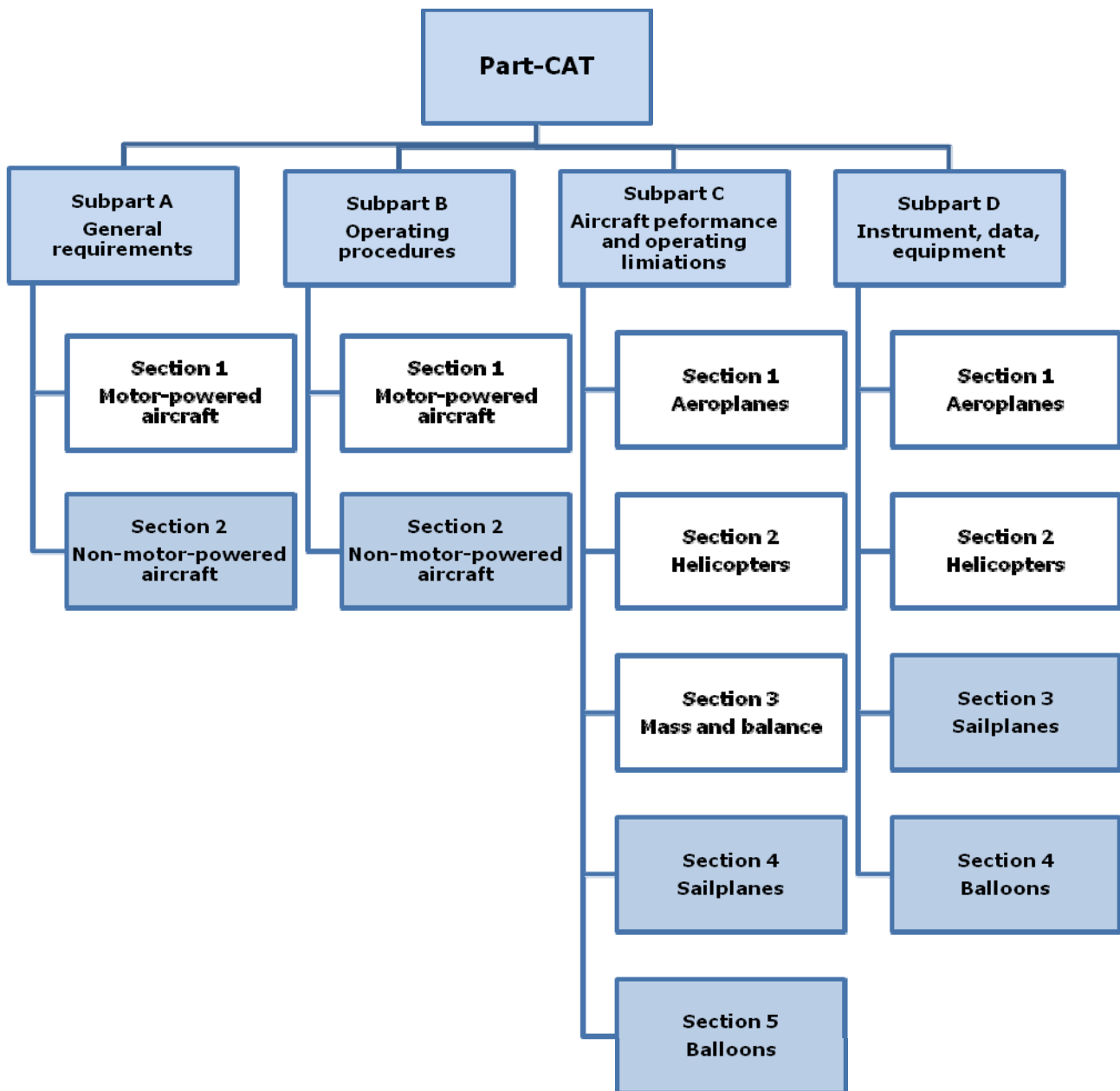
<N> obowiązkowo – numer przepisu – trzy cyfry rozpoczynające się od 100, kolejne liczby w ogólnym numerowaniu w przyrostach co 5.

**CAT (S, B)****I Zmiany do rozporządzenia ramowego w zakresie operacji lotniczych**

13. Zmiany do rozporządzenia ramowego zawierają dwie nieznaczące korekty umożliwiające uwzględnienie operacji CAT realizowanych przy użyciu balonów i szybowców.
14. Zmiana do art. 1 ustala stosowanie przepisów OPS do operacji CAT realizowanych przy użyciu szybowców i balonów. Wyjaśnia również, iż przepisów rozporządzenia nie stosuje się do balonów i sterowców na uwięzi oraz lotów na uwięzi wykonywanych przy użyciu balonów. Niektóre spośród wielu rodzajów operacji balonowych wykonywane są na uwięzi. Podstawowe różnice między najważniejszymi rodzajami tych operacji są następujące:
  - „balon na uwięzi” jest przeznaczony do stałego zakotwiczenia do ziemi za pomocą systemu przytrzymującego;
  - „lot na uwięzi” to tymczasowe ograniczenie swobody balonu wolnego podczas lotu, w celu wykonania całego lotu w jednym miejscu;
  - „przytrzymanie przy starcie” to tymczasowe ograniczenie swobody balonu wolnego w celu rozpoczęcia lotu swobodnego.
15. Treść niniejszej opinii obejmuje tylko operacje z „przytrzymaniem przy starcie”. „Balon na uwięzi” i „lot na uwięzi” nie są w niej uwzględnione i zostaną wzięte pod uwagę w późniejszym terminie.
16. Odnośnie do okresu przejściowego, biorąc pod uwagę brak zharmonizowanych przepisów w obszarze takich operacji, proponuje się trzyletnie klauzule opt-out.

**II. Zmiany do części CAT****Zakres**

17. Część CAT zawiera przepisy techniczne dotyczące wszystkich operacji CAT. Jej strukturę zaplanowano tak, aby w przyszłości można było dodawać przepisy dotyczące pewnych kategorii statków powietrznych bez konieczności dokonywania zmian w istniejącym już tekście. Dlatego większość przepisów mających zastosowanie do CAT (S, B) umieszczono w nowych sekcjach.
18. Na poniższym schemacie podczęści i sekcje stosujące się do operacji CAT (S, B) zaznaczono na niebiesko.



19. Przepisy części CAT (S, B) należy czytać wraz z:

- rozporządzeniem ramowym w zakresie operacji lotniczych;
- załącznikiem I – definicje terminów stosowanych w załącznikach II-VIII
- załącznikiem II – część ARO, zawierającym wymogi wobec organów w zakresie operatorów CAT oraz
- załącznikiem III – część ORO, zawierającym wymagania wobec organizacji, przy czym zastosowanie mają zwłaszcza następujące podczęści: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC oraz ORO.FC;

- załącznikiem V – część SPA, zawierającym wymagania dotyczące operacji podlegających specjalnym zatwierdzeniom; chociaż przepisy tego załącznika z zasady stosują się również do operatorów CAT (S, B), żadna z takich operacji nie wydaje się być odpowiednia dla operatorów CAT (S, B).

### Przegląd reakcji

20. Agencja otrzymała łącznie 92 reakcje od siedmiu interesariuszy.
21. Niektóre z reakcji dotyczyły operacji CAT (S, B) jako całości i sugerowały, że nie powinno się ich uważać za działalność zarobkową. Reakcje te zostały odnotowane, ale nie uwzględnione, ponieważ celem niniejszej opinii nie jest klasyfikowanie poszczególnych działań jako zarobkowych lub niezarobkowych. Termin „operacja zarobkowa” zdefiniowano w art. 3 rozporządzenia podstawowego i nie można go zmienić przez przepis wykonawczy niższej rangi.
22. Większość reakcji odnoszących się do podczęści GEN dotyczyła CAT.GEN.NMPA.140 „Dokumenty, instrukcje oraz informacje przewożone na pokładzie”. W większości reakcji zwracano się o dalsze odstępstwa oraz dostosowanie do przepisów części NCO. Większość z nich uwzględniono.
23. Większość uwag do podczęści OP dotyczyła operacji wykonywanych przy użyciu balonów. W wielu z nich wskazywano na potrzebę dalszych wyjaśnień, których udzielono poniżej.
24. Większość reakcji odnoszących się do podczęści POL dotyczyła wymagań dla balonów oraz akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) w zakresie systemu określania masy. Większość z tych uwag uwzględniono.
25. Otrzymano około 30 reakcji odnoszących się do podczęści IDE. Większość z nich dotyczyła balonów. Niektóre reakcje koncentrowały się na systemie przytrzymującym przeznaczonym dla dowódcy balonu – jedne wyrażały poparcie dla proponowanego tekstu, inne były jemu przeciwne. W niektórych reakcjach domagano się spójności z innymi częściami. W uwagach podkreślano również potrzebę zrewidowania przepisu dotyczącego wyposażenia różnego balonów. Zwracano się o wyjaśnienia dotyczące wyposażenia łączności radiowej dla szybowców.

### Wyjaśnienia

26. Opracowując propozycje nowych sekcji, Agencja starannie sprawdzała zgodność proponowanych przepisów z treścią następujących dokumentów i w odpowiednich przypadkach dostosowywała je:
  - w przypadku przepisów wykonawczych dotyczących zarobkowego transportu lotniczego – z wersją części CAT (A, H) przyjętą przez Komitet EASA i przekazaną Parlamentowi Europejskiemu do weryfikacji oraz
  - w przypadku przepisów wykonawczych w większym stopniu dotyczących operacji z użyciem szybowców i balonów – z najnowszą wersją części NCO w kształcie omówionym w Komitecie EASA.

27. W poniższych rozdziałach opisano zmiany w stosunku do wersji przedstawionej w dokumencie CRD w zakresie, w jakim prowadziły one do zmian treści przepisów i przedstawiały dalsze wyjaśnienia wybranych przepisów.

**CAT.GEN.105            Motoszybowce turystyczne i szybowce z napędem**

28. Celem tego wymogu jest wyjaśnienie, że użytkowanie szybowców z napędem, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych, podlega przepisom dotyczącym szybowców i statków powietrznych bez napędu silnikowego. Ponadto przepis ten precyzuje stosowne przepisy dotyczące motoszybowców turystycznych, które uznaje się za podkategorię szybowców z napędem, w zależności od tego czy są one użytkowane jako samoloty, czy szybowce.
29. Przepis przesunięto w górę w hierarchii i umieszczono przed tekstem sekcji 1 i 2 podczęści GEN.

**CAT.GEN.NMPA.100            Obowiązki dowódcy**

30. Ten przepis podsumowuje najważniejsze obowiązki dowódcy. Wprowadzono zmiany uwzględniające dodatkowe wymagania, odzwierciedlając niektóre z przepisów mających zastosowanie do członków załóg w operacjach CAT (A, H). Nowe wymagania dotyczą obowiązującego u operatora programu zgłaszania zdarzeń, wymogów w zakresie ograniczeń czasu lotu i służby (FTL) oraz wypoczynku, a także wymienia sytuacje, w których dowódca nie powinien wykonywać obowiązków na pokładzie statku powietrznego.
31. Chociaż społeczność użytkowników szybowców i balonów zwykle stosuje termin pilot dowódca zamiast terminu dowódca, Agencja proponuje stosowanie tego pierwszego dla zachowania zgodności z pozostałymi przepisami części CAT i ORO.

**CAT.GEN.NMPA.105            Obowiązki członków załogi balonu**

32. Część ORO stosuje się również do operacji CAT z użyciem balonów. Oznacza to, że znajdujący się w podczęści CC wymóg wyznaczania co najmniej jednego członka personelu pokładowego w przypadku statków powietrznych o certyfikowanej pojemności ponad 19 pasażerów miałyby zastosowanie również do balonów przewożących ponad 19 pasażerów.
33. Ponieważ jednak przepisy ORO.CC opracowano z myślą głównie o operacjach z użyciem samolotów i śmigłowców oraz nie uznano ich za odpowiednie dla balonów, proponuje się wyłączyć operacje realizowanych przy użyciu balonów z wymogów dotyczących personelu pokładowego.
34. Uważa się jednak, że dowódca potrzebuje pomocy w postaci dodatkowego członka załogi w przypadku przewożenia na pokładzie ponad 19 pasażerów. Z myślą o tym dodano nowy przepis CAT.GEN.NMPA.105 „Dodatkowy członek załogi balonu”. Przepis wymaga obecności dodatkowego członka załogi na pokładzie balonu przewożącego ponad 19 pasażerów i precyzuje jego podstawowe obowiązki.

**CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenty, instrukcje oraz informacje przewożone na pokładzie**

35. Ten przepis zmieniono w oparciu o reakcje otrzymane od interesariuszy oraz w celu uniknięcia niezgodności z najnowszą dostępną wersją części NCO. Przepis pozwala teraz na przewożenie dokumentów, instrukcji oraz informacji określonych w lit. a) w towarzyszącym pojeździe pomocniczym lub przechowywanie ich na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, zarówno w przypadku operacji szybowcowych jak i balonowych, pod warunkiem że dany lot ma być operacją A-do-A lub operacją lokalną.

**CAT.GEN.NMPA.150 Transport materiałów niebezpiecznych**

36. Interesariusze domagali się wykreślenia tego przepisu, ponieważ w ramach operacji CAT (S, B) zwykle nie zakłada się przewożenia materiałów niebezpiecznych. Należy wyjaśnić, że dotyczy on okoliczności, w których materiały niebezpieczne mogą być przewożone bez pozwolenia zgodnie z SPA.DG. Dotyczy to na przykład przedmiotów normalnie uznawanych za materiały niebezpieczne, przewożonych w bagażu pasażerów. Ten ustęp dotyczy również zdolności dowódcy do wykrywania materiałów niebezpiecznych przewożonych nieumyślnie.
37. Dlatego Agencja utrzymała ten przepis, zmieniając go w taki sposób, że zakazuje on przewozu materiałów niebezpiecznych, chyba że nie podlegają one przepisom Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą (ICAO Doc 9284-AN/905) zgodnie z częścią 1 tych instrukcji lub są przewożone przez pasażerów lub członków załogi bądź znajdują się w bagażu, zgodnie z częścią 8 Instrukcji technicznych.
38. Termin „Instrukcje techniczne” zdefiniowano w załączniku I (opublikowanym w Opinii 04/2011).

**CAT.OP.NMPA.105 Procedury przeciwhałasowe – balony i szybowce z napędem**

39. W oparciu o uwzględnione reakcje interesariuszy wprowadzono zmiany do procedur przeciwhałasowych, które teraz precyzują, że przepis dotyczy operacji wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców z napędem. Ponadto treść przepisu złagodzono i teraz jest on skierowany nie do operatora, ale do dowódcy.

**CAT.OP.NMPA.110 Paliwo i balast oraz ich planowanie – balony**

40. Zgodnie ze zmienionym przepisem, stosowne obliczenia dokumentuje się w planie operacyjnym lotu. Ponadto – tak samo jak w przypadku innych przepisów – usunięto z niego termin „gaz”, ponieważ uznaje się, że został on już objęty terminem „paliwo”.

**CAT.OP.NMPA.115 Przewóz pasażerów specjalnych kategorii**

41. W oparciu o uwzględnione reakcje interesariuszy przepis ten skrócono i ograniczono do celu bezpieczeństwa, w myśl którego pasażerów specjalnych kategorii należy przewozić zgodnie z procedurami ustanowionymi przez operatora w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego i osób na jego pokładzie.

42. Treść powiązanego akceptowalnego sposobu spełnienia wymagań uwzględnia przepisy rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą<sup>7</sup>. Szczególną uwagę poświęcono treści art. 2 lit. a), gdzie zakres definicji terminów „osoba niepełnosprawna” i „osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” jest nieco szerszy niż ich odpowiedniki w UE-OPS (patrz ACJ OPS 1.260 w sekcji 2 JAR-OPS 1), a także konkretnym potrzebom operacji CAT wykonywanych przy użyciu balonów.

**Wcześniejszy CAT.OP.NMPA.120      Rozmieszczenie bagażu**

43. Ten przepis usunięto, ponieważ uznano, iż nie dotyczy on operacji zarobkowego transportu lotniczego (S, B).

**CAT.OP.NMPA.135 Zabezpieczenie przedziału pasażerskiego i przedziału pilotów – balony**

44. Treść przepisu przeredagowano z myślą o operacjach balonowych.

**CAT.OP.NMPA.165 Gospodarka paliwem lub balastem w locie**

45. Treść zmieniono, aby odzwierciedlić potrzeby operacyjne specyficzne dla balonów. Przepis jest adresowany do dowódcy, co lepiej oddaje charakter operacji CAT(B).

**CAT.OP.NMPA.170 Użycie dodatkowego tlenu**

46. Treść dotyczy warunków, w których wymagane jest użycie dodatkowego tlenu. Przepis należy czytać w połączeniu ze związanymi z nim wymogami zawartymi w CAT.IDE.S.125 i CAT.IDE.B.125.

**CAT.OP.NMPA.185 Ograniczenia operacyjne – szybowce**

47. Nowy przepis dodano, aby wyjaśnić, że szybowce użytkuje się wyłącznie w ciągu dnia.

**CAT.POL.S.110      Osiągi**

48. Poprzednia lit. b) dotycząca operacji nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad została usunięta, ponieważ kwestia ta jest już objęta zakresem części SERA 3.1.2.1.

**CAT.POL.B.115      Osiągi**

49. Poprzednia lit. b) dotycząca operacji nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad została usunięta, ponieważ kwestia ta jest już objęta zakresem części SERA 3.1.2.1.

<sup>7</sup> Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1-9.

**CAT.IDE.S.140 Wyposażenie łączności radiowej**

50. Wyjaśniono, że wyposażenie łączności radiowej jest obowiązkowe, tylko jeżeli jest to zgodne z wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

**CAT.IDE.B.115 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące**

51. Zmieniony przepis, który dostosowano do treści części NCO, wyjaśnia, w jakich warunkach wymagany jest wysokościomierz ciśnieniowy.

**CAT.IDE.B.120 Systemy przytrzymujące**

52. Zmieniony przepis precyzuje, że system przytrzymujący przeznaczony dla dowódcy jest wymagany tylko w przypadku balonów z koszem podzielonym na przedziały.

**CAT.IDE.B.135 Gaśnice ręczne**

53. Zmieniony przepis zawiera odwołanie do CS 31HB, gdzie przedstawiono wymagania dotyczące gaśnic ręcznych.

**CAT.IDE.B.150 Wyposażenie różne**

54. Treść przepisu przeredagowano zgodnie z otrzymanymi uwagami i treścią części NCO/SPO. Konkretno elementy wyposażenia są teraz wymagane w zależności od kategorii balonu.

**CAT.IDE.B.155 Wyposażenie łączności radiowej**

55. Wyjaśniono, że wyposażenie łączności radiowej jest obowiązkowe, tylko jeżeli jest to zgodne z wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

**III. Zmiany w części ORO****ORO.AOC**

56. W przypadku operatorów realizujących operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A oraz operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane przy użyciu szybowców i balonów rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 nie wymaga mianowania pracownika odpowiedzialnego za ciągłą zdadność do lotu. Ponieważ nie zostało to wystarczająco odzwierciedlone w ORO.AOC.135, w lit. a) pkt 4) wprowadzono odpowiednie zmiany. Ponadto ponieważ wymagania dotyczące infrastruktury określone w ORO.GEN.215 uznaje się za wystarczające, operatorzy tacy są zwolnieni z obowiązku spełnienia wymagań dotyczących infrastruktury ustanowionych w ORO.AOC.140.

**ORO.MLR**

57. Uznano, że kompletna struktura instrukcji operacyjnej wymagana przez ORO.MLR.101 nie jest istotna dla operacji CAT (S, B). Dlatego – z myślą o większej elastyczności przy jednoczesnym zachowaniu ogólnych zasad budowy instrukcji operacyjnej – operacje CAT (S, B) wyłączono spod ORO.MLR.101 i przewidziano dla nich uproszczoną strukturę instrukcji operacyjnej – AMC2 ORO.MLR.100.

**ORO.FC**

58. W opinii 04/2011 zawarto już kwestie dotyczące operacji CAT realizowanych z użyciem szybowców i balonów. Odnośnie do operatorów wykonujących zarobkowe operacje lotnicze w systemie A-do-A, zarobkowi operatorzy balonów i szybowców mają obowiązek przestrzegania tych wymagań wspólnych zawartych w sekcji I, które stosują się do wszystkich operatorów zarobkowych i niezarobkowych użytkujących skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym. Dodatkowo tacy operatorzy są zobowiązani do przestrzegania wymogu dotyczącego operacji zarobkowych innych niż CAT przedstawionego w sekcji 3, który przewiduje coroczną kontrolę umiejętności u operatora. Odstępstwa raz jeszcze poddano ocenie i dostosowano do zmian opracowanych dla operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A. Zmiany te dotyczą głównie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) w zakresie znajomości trasy/obszaru i lotniska.
59. Przepisy stosowane do operacji wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców obejmują wymagania dotyczące składu załogi lotniczej, wyznaczania dowódcy, szkolenia w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM), szkolenia w zakresie różnic, szkolenia w zakresie zaznajomienia się ze statkiem powietrznym, a także szkoleń i sprawdzianów okresowych, w tym kontroli umiejętności u operatora.

**ORO.CC**

60. Przepisy części ORO stosuje się również do balonów wykonujących operacje CAT. Oznacza to, że znajdujący się w podczęści CC wymóg wyznaczania co najmniej jednego członka personelu pokładowego w przypadku statków powietrznych o certyfikowanej pojemności ponad 19 pasażerów miałyby zastosowanie również do balonów przewożących ponad 19 pasażerów.
61. Ponieważ powyższe uznano za nieistotne dla tego typu operacji, proponuje się wyłączenie balonów spod wymogu dotyczącego personelu pokładowego.

**IV. Inne spostrzeżenia**

62. Na potrzeby niniejszej opinii do załącznika I – Definicje dodano definicję masy własnej balonu w kształcie przedstawionym w opinii 04/2011. Definicje balonu, szybowca, szybowca z napędem oraz motoszybowca turystycznego zawarto w opinii 04/2011. Chociaż terminy te zostały później wyłączone w ramach procedury komitetowej i nie pojawiają się w pierwszym rozporządzeniu (UE) nr xxx/xxxx w sprawie operacji lotniczych (jako że rozporządzenie to zawiera wymagania dotyczące tylko samolotów i śmigłowców), przedmiotowe definicje znajdują się w rozporządzeniu zmieniającym w sprawie operacji lotniczych, w którym ustanowione zostaną przepisy dotyczące balonów,

szybowców, szybowców z napędem oraz motoszybowców turystycznych. Ponadto nieznacznie zmieniono definicję ciężaru handlowego, tak aby objęła swym zakresem operacje balonowe.

63. Na potrzeby operacji CAT wykonywanych z użyciem balonów i szybowców nie zaproponowano żadnych zmian w części ARO.

**CAT (A-do-A)****I. Polityka****Cele dla operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A**

64. W oparciu o otrzymane uwagi dotyczące NPA, reakcje dotyczące CRD, spostrzeżenia zebrane podczas spotkań tematycznych AGNA poświęconych lotom A-do-A oraz dyskusji w ramach Komitetu EASA Agencja rozumie, że przepisy proponowane dla operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A powinny być zgodne z następującymi celami:
- wspieranie operacji zarobkowego transportu lotniczego prowadzone przez organizacje o niezłożonej strukturze, świadczące usługi w postaci lotów krajoznawczych VFR w dzień lub w nocy na obszarze lokalnym, wykonywanych przy użyciu nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych;
  - motywowanie aeroklubów będących również zatwierdzonymi organizacjami szkoleniowymi (ATO) w ich wysiłkach na rzecz zwiększania liczby członków, pamiętając o tym, że organizacje te zwykle wykonują pewną liczbę lotów typu A-do-A w ramach zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych według zasad VFR w dzień;
  - zapewnienie przestrzegania zasady proporcjonalności;
  - utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa odpowiedniego dla operacji CAT, podczas których przewożeni są pasażerowie oraz
  - szczególne uwzględnienie zagrożeń właściwych sytuacjom, w którym niedoświadczeni piloci okazyjnie podejmują operacje zarobkowego transportu lotniczego.

**Zakres operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A zdefiniowanych w rozporządzeniu ramowym w sprawie operacji lotniczych**

65. Art. 6 ust. 1 projektu rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych w kształcie przyjętym przez Komitet EASA i przekazanym do Parlamentu Europejskiego i Rady do weryfikacji, wyłącza operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A spod postanowień załączników III i IV. Wyłączenie miało na celu odłożenie bardziej szczegółowej dyskusji na temat operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A do czasu, gdy dostępna będzie opinia EASA w tej sprawie.
66. Art. 6 definiuje operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A jako operacje rozpoczynające się i kończące na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, wykonywane przy użyciu samolotów o klasie osiągow B i śmigłowców nieskomplikowanych technicznie.
67. Termin „samolot o klasie osiągow B” zdefiniowano w załączniku I – Definicje i transponowano z UE-OPS 1.470 bez zmian. Do zaliczenia do klasy osiągow B konieczne jest spełnienie następujących kryteriów:
- napęd silnikiem śmigłowym;

- maksymalna masa startowa (MTOM) nie większa niż 5700 kg oraz
  - maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich (MPSC) nie większa niż 9.
68. Termin „śmigłowiec nieskomplikowany technicznie” wywodzi się z zaprzeczenia definicji skomplikowanego technicznie śmigłowca o napędzie silnikowym podanej w art. 3 rozporządzenia podstawowego. Do zaliczenia do śmigłowców nieskomplikowanych technicznie konieczne jest spełnienie następujących kryteriów:
- MTOM nie większa niż 3175 kg;
  - MPSC nie większa niż 9 oraz
  - dopuszczenie do lotów z jednym pilotem.

### **Porównanie celów z zakresem określonym w rozporządzeniu ramowym**

69. Niniejszy zakres, zdefiniowany w rozporządzeniu ramowym, jest bardzo szeroki i umożliwiłby prowadzenie regularnych, złożonych operacji zarobkowego transportu lotniczego wykraczających poza określone wyżej cele. W szczególności należy zwrócić uwagę na następujące kwestie:
- Zakres umożliwiłby również wykonywanie operacji przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym. Samolot o klasie osiągow B klasyfikuje się jako skomplikowany technicznie samolot z napędem silnikowym, jeżeli jest napędzany silnikami turbośmigłowymi lub certyfikowany do lotów z załogą składającą się z minimum 2 pilotów.
  - Definicja podana w rozporządzeniu ramowym nie określa ograniczeń czasu lotu ani ograniczeń geograficznych, co oznacza, że rozpatrywane operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A mogą być oferowane również poza obszarem lokalnym (definicja tego terminu pojawia się w przepisach wykonawczych), zwłaszcza przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych.
  - Ponadto nie wprowadza się żadnych ograniczeń dotyczących przepisów, według których mają być wykonywane loty, co oznacza, że rozpatrywane operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A mogą być realizowane według przepisów VFR w dzień, VFR w nocy, a nawet IFR, przez co ich złożoność znacząco rośnie, zwłaszcza w ostatnim przypadku.
  - Maksymalna liczba 9 pasażerów jest znacząca, a może zostać faktycznie osiągnięta na pokładzie samolotu skomplikowanego technicznie.

### **Podsumowanie proponowanych działań**

70. W oparciu o powyższą ocenę proponuje się podjęcie następujących działań.
71. Należy podkreślić, iż właściwe organy mogą i powinny stosować zasadę proporcjonalności w swoich wewnętrznych instrukcjach i procedurach dotyczących certyfikacji organizacji o niezłożonej strukturze. Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa operacji zarobkowego transportu lotniczego oraz zająć się zagrożeniami właściwymi dla okazyjnych operacji tego typu prowadzonych przez operatorów, których główna działalność nie mieści się w zakresie operacji CAT, proponuje się utrzymać

wymóg posiadania certyfikatu dla operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A.

72. W przypadku operatorów prowadzących wyłącznie operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A przy użyciu samolotów i śmigłowców proponuje się wprowadzenie dalszych odstępstw. W tym celu proponuje się zmiany w części CAT, części ORO oraz części ARO. Większość tych odstępstw wprowadza jednak dodatkowe ograniczenia dotyczące odpowiednich przepisów wykonywania lotów (VFR za dnia) oraz rozmiarów statku powietrznego, np. ELA2.
73. Samoloty i śmigłowce ELA2 zdefiniowano w załączniku I – Definicje w następujący sposób:
- samolot ELA2 to samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym oraz
  - śmigłowiec ELA2 to bardzo lekki wiropląt o MTOM nie przekraczającej 600 kg, który ma prostą konstrukcję przeznaczoną do przewozu nie więcej niż dwóch osób i nie jest napędzany silnikami turbinowymi i/lub raketowymi.
74. Ponadto należy zauważyć, że już przyjęte przepisy części CAT i części ORO dopuszczają pewną liczbę odstępstw dla operacji lokalnych lub wykonywanych przy użyciu nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych. Wywodzą się one z odstępstw przewidzianych w UE-OPS i JAR-OPS3:
- dodatek 1 do 1.005(a) dla operacji wykonywanych przy użyciu samolotów o klasie osiągow B według VFR w dzień;
  - dodatek 1 do 3.005(f) dla operacji wykonywanych przy użyciu mniejszych śmigłowców według VFR w dzień oraz
  - dodatek 1 do 3.005(g) dla lokalnych operacji śmigłowcowych.
75. W załączniku 1 do niniejszej opinii przedstawiono tabelę porównawczą załączników i przepisów EASA OPS z wyszczególnieniem różnic.
76. W załączniku 2 do niniejszej opinii przedstawiono wykaz wszystkich odstępstw, zakazów i przepisów, które nie mają zastosowania lub które nie dotyczą typowych operacji A-do-A.
77. Ponadto aerokluby posiadające certyfikaty ATO powinny mieć możliwość oferowania lotów promocyjnych w pewnych warunkach. W tym celu proponuje się wprowadzenie zmian w rozporządzeniu w sprawie załóg statków powietrznych, zwłaszcza w części ORA.

## **II. Zmiany w rozporządzeniach ramowych**

78. Proponowane przepisy w zakresie lotów A-do-A wymagają wprowadzenia zmian w rozporządzeniach ramowych do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych oraz rozporządzenia w sprawie załóg statków powietrznych.
79. Nie uważa się za konieczne definiowanie operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A. Przepisy dotyczące odstępstw same precyzują, do jakiej kategorii statku powietrznego, do jakich przepisów dotyczących wykonywania lotów oraz do jakiego

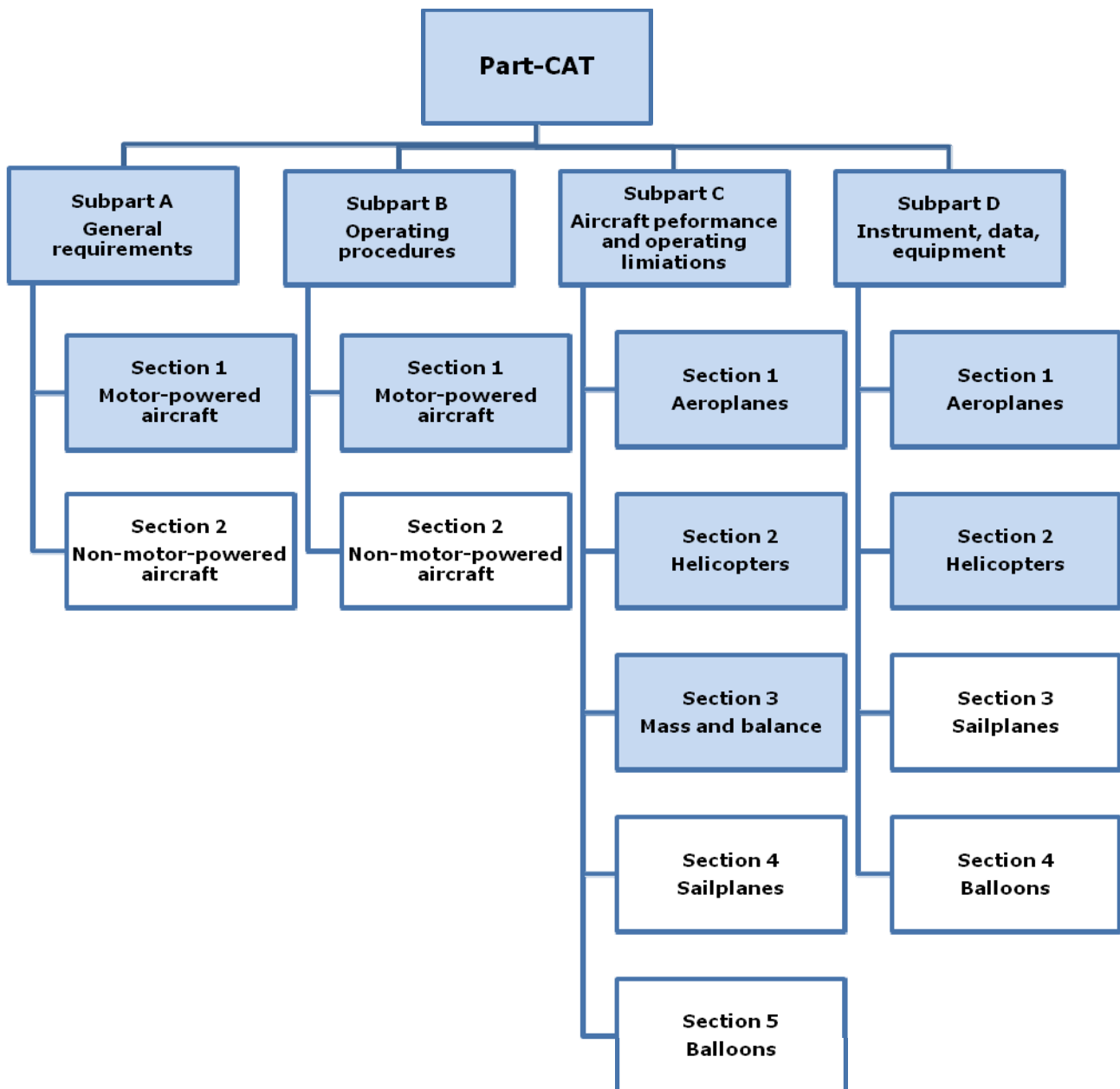
środowiska operacyjnego się odnoszą. Pozwala to na zachowanie proporcjonalności przepisów w stosunku do danej operacji.

80. Punkt 4 ramowego rozporządzenia zmieniającego w sprawie operacji lotniczych usuwa odstępstwo dotyczące lotów A-do-A z art. 6. Punkt 5 ramowych rozporządzeń zmieniających precyzuje, iż ustalone w art. 7 zasady praw nabytych dotyczące certyfikatów AOC podlegających przepisom UE-OPS AOC, a także proces konwersji przewidziany dla certyfikatów AOC w przypadku śmigłowców w równym stopniu stosują się do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A. W zmianie do art. 10 proponuje się dla operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A okres przejściowy w ramach dwuletnich klauzul opt-out. Ponadto w rozporządzeniu zmieniającym proponuje się wprowadzenie do CR zmian służących spójności, np. w zakresie ograniczeń czasu lotu (FTL).
81. Ponadto rozporządzenie zmieniające dotyczy zmian w załącznikach, które w sposób bardziej szczegółowy omówiono poniżej.
82. Odnośnie do rozporządzenia ramowego w sprawie załóg statków powietrznych wprowadza się nowy ustęp ORA.ATO.155 umożliwiający organizacjom ATO w pewnych okolicznościach oferowanie lotów promocyjnych. Nie uznano za konieczne wprowadzenia okresu przejściowego.

### **III. Zmiany w części CAT**

#### **Zakres**

83. W poniższym diagramie na niebiesko zaznaczono podczęści i sekcje mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A.



## Wyjaśnienia

84. Załączniki do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych oraz części CAT w szczególności od początku przygotowywano z myślą o zasadzie proporcjonalności. Ze względu na proporcjonalność istniejące przepisy części CAT odróżniają już:
- lokalne operacje i loty A-do-A od operacji typu A-do-B;
  - nieskomplikowane technicznie statki powietrzne od skomplikowanych technicznie statków powietrznych;
  - statki powietrzne jednosilnikowe od wielosilnikowych;

- loty IFR i VFR wykonywane w nocy od lotów VFR wykonywanych w dzień;
  - operacje w jednoosobowej załodze lotniczej od operacji w wieloosobowej załodze lotniczej;
  - operacje, w których wymagana jest obecność personelu pokładowego, od operacji, w których nie ma takiej konieczności;
  - samoloty o klasie osiąarów A, B i C oraz
  - klasy osiąarów 1, 2, 3 oraz kategorie A i B w przypadku śmigłowców.
85. Następujące przepisy nie mają zastosowania lub nie dotyczą operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A:
- przepisy dotyczące wyłącznie operacji A-do-B;
  - przepisy dotyczące skomplikowanych technicznie statków powietrznych;
  - przepisy dotyczące lotów IFR;
  - przepisy dotyczące operacji w wieloosobowej załodze lotniczej oraz przepisy dotyczące personelu pokładowego oraz
  - przepisy dotyczące samolotów o klasie osiąarów A i C.
86. W załączniku 2 przedstawiono obszerną listę wyjaśnień zawierającą odniesienia do 236 przepisów, które:
- przewidują odstępstwa dotyczące w szczególności operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A lub
  - przewidują odstępstwa dotyczące operacji wykonywanych przy użyciu nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych bądź samolotów o klasie osiąarów B albo operacji lokalnych, które również mają zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A lub
  - z definicji nie dotyczą bądź nie stosują się do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A.
87. Jak podano wyżej, odstępstwa z przepisów UE-OPS i JAR-OPS 3 dotyczące operacji VFR wykonywanych w dzień z wykorzystaniem samolotów o klasie osiąarów B, operacji VFR wykonywanych w dzień z wykorzystaniem małych śmigłowców oraz lokalnych operacji śmigłowcowych zostały transponowane z części CAT w najszerszym możliwym zakresie. W załączniku 1 przedstawiono tabelę porównawczą zawierającą informacje o transpozycji.
88. Agencja raz jeszcze dokonała sprawdzenia proporcjonalności stosownych przepisów dotyczących operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A, w wyniku czego stwierdziła, że w następujących przepisach uzasadnione jest wprowadzenie dodatkowych odstępstw dotyczących operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A.

### **CAT.OP.MPA.151 Polityka paliwowa – odstępstwa**

89. Proponuje się dodanie nowej lit. b) zawierającej odstępstwo dla operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A wykonywanych przy użyciu samolotów ELA2 według VFR w dzień. Odstępstwo to pozwalałoby, aby operator, zamiast stosować się do

wymogów ust. CAT.OP.MPA.150 w zakresie planowania ilości paliwa w locie i przed lotem, mógł jedynie określić w instrukcji operacyjnej minimalną ostateczną rezerwę paliwa, nie mniejszą niż ilość paliwa wystarczającą na 45 minut lotu.

90. Odstępstwo takie było również zawarte w UE-OPS, dodatek 1 do 1.005(a) 12(i).
91. W wyniku dodania nowej lit. b) należy zmienić oznaczenie istniejącej litery z b) na c).

### **CAT.POL.A.310 Omijanie przeszkód po starcie – samoloty wielosilnikowe**

92. Proponuje się dodanie nowej lit. e), która w przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów o klasie osiągów B pozwala na odejście od pewnych wymogów dotyczących konstrukcji toru wznoszenia po starcie, które z perspektywy bezpieczeństwa dotyczą operacji wykonywanych w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC).
93. Odstępstwo takie było również zawarte w UE-OPS, dodatek 1 do 1.005(a) 24(i).

## **IV. Zmiany w części ORO**

### **ORO.GEN**

94. Ogólnie rzecz biorąc, przy ustalaniu odpowiedniej równowagi między przepisami wykonawczymi a akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań Agencja rozważała stale rosnącą złożoność i zagęszczenie prowadzonych operacji w odniesieniu do potrzeby zapewnienia możliwości dostosowywania przepisów w sytuacjach, w których postęp w łączności cyfrowej, informatyce i innych dyscyplinach otwiera drogę do niezliczonych alternatyw technicznych, a powstające w ten sposób możliwości wyboru stają się coraz powszechniejsze. Ta rosnąca złożoność modeli działalności gospodarczej i prowadzonych operacji przy wielostronnej interakcji między elementami systemu wymaga od organów i organizacji nie tylko wdrażania skutecznych systemów zarządzania, ale również stawia przed organizacjami wymóg spełnienia lub nawet przekraczania założeń bezpieczeństwa określanych w przepisach wykonawczych przez przyjmowanie strategii w zakresie sposobów spełnienia wymagań i ograniczania ryzyka, które w ich opinii są odpowiednie do ich struktury organizacyjnej, modelu działalności, infrastruktury i rodzajów prowadzonych operacji.
95. Dotyczy to również wymogów w zakresie systemów zarządzania proponowanych w części ORO, których założenia dotyczące bezpieczeństwa są formułowane w przepisach wykonawczych, a sposoby ich spełnienia są szczegółowo definiowane w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań (AMC). Zapewnia to elastyczność, ponieważ organizacja może zaproponować realizację założeń ustanowionych na poziomie przepisów wykonawczych sposobami alternatywnymi do tych, które Agencja ustaliła w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań. Dotyczy to szczególnie obszaru zarządzania bezpieczeństwem, jako że nie istnieje coś takiego jak uniwersalne podejście do tej kwestii. Poszczególne organizacje potrzebują elastyczności w określaniu zagrożeń i odpowiednim ograniczaniu właściwego dla siebie ryzyka.
96. Dlatego na poziomie ORO.GEN nie wprowadzono nadmiernie szczegółowych wymogów, aby nie tworzyć niepotrzebnego obciążenia dla pewnych rodzajów organizacji. Jeśli chodzi o zarządzanie bezpieczeństwem, najważniejszy wymóg (ORO.GEN.200 lit. a) pkt 3)) jest całkiem spójny. Nakazuje danej organizacji:

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem witryny internetowej/intranetowej EASA.

- zidentyfikowanie zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa lotów wynikających z jej działalności;
  - ocenę tych zagrożeń i zarządzanie związanym z nimi ryzykiem;
  - podejmowanie i weryfikowanie skuteczności działań ograniczających to ryzyko.
97. Należy zauważyć, iż zarówno w przypadku organizacji o złożonej, jak i niezłożonej strukturze możliwe jest, aby ta sama osoba kierowała sprawami bezpieczeństwa i monitorowała zgodność z przepisami, pod warunkiem że dla obu tych funkcji zapewni się wystarczające środki i zagwarantuje niezależny charakter przeglądów i kontroli.
98. Ze względu na charakter rozważanych operacji, uznaje się, że podczas ich prowadzenia z inicjatywy operatora na pokładzie nie będą przewożone żadne materiały niebezpieczne. Z tego samego powodu nie przewiduje się dodatkowo, że pasażerowie będą przewozić materiały niebezpieczne inne niż te dozwolone obecnie na mocy części 8 instrukcji technicznych. Dlatego operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A oraz operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane przy użyciu szybowców i balonów zwolniono z wymogu ORO.GEN.110 lit. j) nakazującego operatorom ustanowienie oraz realizowanie programu szkolenia personelu w zakresie materiałów niebezpiecznych.

#### **ORO.AOC**

99. W przypadku operatorów realizujących operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A oraz operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane z użyciem szybowców i balonów, rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 nie wymaga mianowania pracownika odpowiedzialnego za ciągłą zdadność do lotu. Ponieważ nie zostało to wystarczająco odzwierciedlone w ORO.AOC.135 w lit. a) pkt 4) wprowadzono odpowiednie zmiany. Ponadto ponieważ wymagania dotyczące infrastruktury określone w ORO.GEN.215 uznaje się za wystarczające, operatorzy tacy są zwolnieni z obowiązku spełnienia wymagań dotyczących infrastruktury ustanowionych w ORO.AOC.140.

#### **ORO.MLR**

100. Uważa się, że kompletna struktura instrukcji operacyjnej wymagana zgodnie z przepisem ORO.MLR.101 nie jest istotna dla operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców ELA2. Z myślą o większej elastyczności przy jednoczesnym zachowaniu ogólnych zasad budowy instrukcji operacyjnej takie operacje zarobkowego transportu lotniczego, a także operacje realizowane z użyciem szybowców i balonów wyłączono spod ORO.MLR.101 i przewidziano dla nich uproszczoną strukturę instrukcji operacyjnej – AMC2 ORO.MLR.100.

#### **ORO.FC**

101. Zmiany w przepisach ORO.FC są zbieżne z propozycją przedstawioną wcześniej w opinii EASA 04/2011. Operatorzy wykonujący zarobkowe operacje lotnicze w systemie A-do-A oraz operacje zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu balonów i szybowców mają obowiązek przestrzegania tych wymagań wspólnych zawartych w sekcji I, które stosują się do wszystkich operatorów zarobkowych i niezarobkowych użytkujących

skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym. Dodatkowo tacy operatorzy są zobowiązani do przestrzegania wymogu dotyczącego operacji zarobkowych innych niż CAT przedstawionego w sekcji 3, który przewiduje coroczną kontrolę umiejętności u operatora. Wspólna dla tych wymogów sekcja już wcześniej dopuszczała odstępstwa dla samolotów o klasie osiąarów B dotyczące ważności znajomości trasy/obszaru i lotniska. Zakres tego odstępstwa rozszerza się teraz o operacje zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A, o ile nie podlegają one dwunastomiesięcznemu okresowi ważności.

#### **V. Zmiany w części ARO**

102. Usunięto ust. ARO.OPS.210 nakładający na organ wymóg wyznaczenia obszaru lokalnego.
103. Zamiast niego do ust. ARO.OPS.100 dodano nową lit. c) w celu wyjaśnienia, że właściwy organ może określić ograniczenia operacyjne, które należy udokumentować w charakterystyce prowadzonych operacji (OPSPECS). Aktualnie obowiązujący format OPSPECS zawiera już pola określające ograniczenia operacyjne.

#### **VI. Zmiany w części ORA**

104. Proponuje się dodanie nowego ust. ORA.ATO.155 umożliwiającego organizacjom ATO oferowanie pod pewnymi warunkami lotów promocyjnych w systemie A-do-A realizowanych samolotami ELA2, śmigłowcami ELA2 i szybowcami, a także operacji lokalnych przy użyciu balonów.
105. Przepis ten powinien umożliwić aeroklubom kontynuację obecnej praktyki oferowania lotów promocyjnych w celu przyciągania nowych kursantów i dać solidną podstawę dla takich operacji. Jednocześnie celem Agencji było uniknięcie stworzenia nierównego pola działania dla operatorów zarobkowych oferujących zarobkowe loty transportowe w systemie A-do-A według VFR w dzień z wykorzystaniem statków powietrznych ELA2. Dlatego ograniczono liczbę dni oraz obszar operacji.

#### **VII. Inne spostrzeżenia**

Na potrzeby operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A nie wprowadzono żadnych zmian w definicjach podanych w treści załącznika I opublikowanej w opinii 04/2011.

**Załącznik 1. Tabele porównawcze do załączników do UE-OPS i JAR-OPS3****Dodatek 1 do 1.005(a) – samoloty o klasie osiągow B, loty VFR w dzień**

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(a) Terminologia</p> <p>1. Operacje typu A-do-A – Start i lądowanie w tym samym miejscu.</p> <p>2. Operacje typu A-do-B – Start i lądowanie w różnych miejscach.</p> <p>3. Noc – okres przypadający na godziny pomiędzy końcem zmroku wieczornego oraz początkiem świtu porannego albo taki okres pomiędzy zachodem i wschodem słońca, jaki określi właściwy organ.</p>	Załącznik I – Definicje	<p>Terminy A-do-A oraz A-do-B nie zostały tu zdefiniowane. Termin A-do-A znajduje się w rozporządzeniu ramowym.</p> <p>Definicja nocy: bez zmian.</p>
<p>(b) Operacje, do których zastosowanie ma niniejszy dodatek, mogą być wykonywane zgodnie z następującymi ustępstwami:</p>		<p>Uwagi ogólne:</p> <p>W następujących przepisach samoloty o klasie osiągow B traktuje się jako samoloty nieskomplikowane technicznie.</p> <p>Należy jednak zauważyć, iż samolot o klasie osiągow B może być uznany również za skomplikowany technicznie statek powietrzny, jeżeli został certyfikowany dla załogi lotniczej składającej się z minimum dwóch pilotów lub jest napędzany co najmniej dwoma silnikami turboodrzutowymi.</p>
1. OPS 1.035 System jakości:	AMC1 ORO.GEN.200 lit. a) pkt 6)	Zmieniono

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>W przypadku bardzo małych operatorów stanowisko kierownika ds. jakości może być zajmowane przez wyznaczonego pracownika, o ile korzysta się z usług zewnętrznych audytorów. Dotyczy to również przypadków, gdy kierownik odpowiedzialny zajmuje co najmniej jedno stanowisk mianowanych.</p>		<p>Funkcja kierownika ds. jakości jest wykonywana przez kierownika ds. monitorowania zgodności z przepisami (CMM). Funkcji tej nie można łączyć z funkcją pracowniczą. Jednak w organizacji o niezłożonej strukturze funkcję CMM można łączyć z funkcją kierownika odpowiedzialnego, o ile kierownik odpowiedzialny wykazał się odpowiednimi kompetencjami.</p>
<p>2. Zarezerwowane</p>		
<p>3. OPS 1.075 Sposób przewozu osób: Nie wymagany dla operacji VFR z użyciem samolotów jednosilnikowych.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.165</p>	<p>Nie transponowano Jest oczywiste, że ten wymóg nie dotyczy mniejszych samolotów i od operatorów nie oczekuje się podjęcia szczególnych działań w tym zakresie.</p>
<p>4. OPS 1.100 Wstęp do kabiny pilota: (i) Operator jest zobowiązany do ustanowienia zasad przewozu pasażerów na fotelu pilota. (ii) Dowódca jest zobowiązany do zapewnienia, aby: A. przewóz pasażera w fotelu pilota nie powodował rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych oraz B. pasażer zajmujący miejsce w fotelu pilota był zaznajomiony z odpowiednimi ograniczeniami i procedurami</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135 lit. a) pkt 3)</p>	<p>Zmieniono W przepisie celowo wyłączono loty VFR w nocy oraz loty IFR, aby zapobiec ryzyku niezamierzonej zmiany nastawienia przyrządów przez pasażera.</p>

Dodatek 1 do OPS 1.005(a)	Odwołanie do EASA OPS	Wyszczególnienie różnic
bezpieczeństwa.		
<p>5. OPS1.105 Przewóz niedozwolony: Nie wymagany dla operacji VFR z użyciem samolotów jednosilnikowych.</p>	-	<p>Nie transponowano Jest oczywiste, że ten wymóg nie dotyczy mniejszych samolotów i od operatorów nie oczekuje się podjęcia szczególnych działań w tym zakresie.</p>
<p>6. OPS1.135 Dodatkowe informacje i druki na pokładzie:</p> <p>(i) W przypadku operacji VFR typu A-do-A wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów jednosilnikowych na pokładzie nie muszą znajdować się następujące dokumenty:</p> <p>(A) operacyjny plan lotu; (B) pokładowy dziennik techniczny samolotu; (C) dokumentacja NOTAM/AIS; (D) informacje meteorologiczne; (E) powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii... itd. oraz (F) powiadomienie o ładunkach specjalnych, łącznie z materiałami niebezpiecznymi... itd.</p> <p>(ii) W przypadku operacji VFR typu A-do-B wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów jednosilnikowych na pokładzie nie musi znajdować się powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii, o którym</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 lit. b) CAT.OP.MPA.175 lit. c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 lit. a)</p>	<p>Zmieniono Odstępstwa w ust. CAT.GEN.MPA.180 obejmują również świadectwo zdatności w zakresie hałasu; zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej oraz dokumentację dotyczącą masy i wyważenia. Ponadto odstępstwa dla operacji typu A-do-A oraz operacji lokalnych są identyczne. Zakłada się, że operacje VFR typu A-do-B wykonywane w dzień przy użyciu samolotów jednosilnikowych są klasyfikowane jako operacje lokalne.</p>

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem witryny internetowej/intranetowej EASA.

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>mowa w ust. OPS1.135 lit. a) pkt 7).</p> <p>(iii) W przypadku operacji VFR typu A-do-B wykonywanych w dzień plan operacyjny lotu może mieć formę uproszczoną i musi odpowiadać potrzebom danego rodzaju operacji.</p>		
<p>7. OPS1.215 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego:</p> <p>W przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów jednosilnikowych kontakt z ATS, który nie ma charakteru obowiązkowego, utrzymuje się w stopniu odpowiednim do charakteru operacji. Konieczne jest zapewnienie usług służb poszukiwawczo-ratowniczych zgodnie z OPS1.300.</p>	CAT.OP.MPA.100 lit. b)	Bez zmian
<p>8. OPS1.225 Minima operacyjne lotniska:</p> <p>W przypadku operacji VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach dotrzymywane przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego.</p>	<p>Proponowane: nowe AMC</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Minima operacyjne lotniska</p> <p>OPERACJE VFR WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE TECHNICZNIE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM</p> <p>Do ustanowienia minimów operacyjnych dla lotów VFR operator może skorzystać z minimów operacyjnych dla lotów VFR przewidzianych w części SERA. W razie potrzeby operator może w instrukcji operacyjnej określić dodatkowe warunki</p>	Bez zmian

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwolanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
	stosowania tych minimów, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego.	
9. OPS1.235 Procedury przeciwhałasowe: Nie mają zastosowania do operacji VFR z użyciem samolotów jednosilnikowych.	CAT.OP.MPA.130	Bez zmian
10. OPS1.240 Trasy i obszary operacji: Lit. a) pkt 1) nie ma zastosowania do operacji VFR typu A-do-A wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów jednosilnikowych.	CAT.OP.135 lit. c)	Bez zmian
11. OPS1.250 Określanie minimalnych wysokości lotu:  W przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień ten wymóg stosuje się następująco: operator zapewnia, by operacje były wykonywane jedynie na trasach lub obszarach, które zapewnią utrzymanie bezpiecznego przewyższenia nad terenem przy uwzględnieniu takich czynników, jak temperatura powietrza, ukształtowanie terenu, niesprzyjające warunki meteorologiczne (np. silne turbulencje lub zstępujące prądy powietrzne, poprawki na odchylenie temperatury i ciśnienia od wartości standardowych).	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145 lit. a))	Bez zmian

Dodatek 1 do OPS 1.005(a)	Odwołanie do EASA OPS	Wyszczególnienie różnic
<p>12. OPS1.255 Polityka paliwowa:</p> <p>(i) W lotach A-do-A operator określa minimalną ilość paliwa, która musi pozostać w zbiornikach samolotu w chwili zakończenia lotu. Ta minimalna ostateczna rezerwa paliwa nie może być mniejsza niż ilość wystarczająca na 45 minut lotu.</p> <p>(ii) W lotach A-do-B operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała:</p> <p>(A) paliwo na kołowanie – paliwo zużywane przed startem, jeśli jest to ilość znacząca, oraz</p> <p>(B) paliwo na przelot (paliwo niezbędne dla osiągnięcia lotniska docelowego) oraz</p> <p>(C) rezerwę paliwa –</p> <p>1. paliwo na nieprzewidziane okoliczności – paliwo w ilości nie mniejszej niż 5% zaplanowanej ilości paliwa na przelot lub, w przypadku zmian planu podczas lotu, 5% ilości paliwa na przelot przeznaczonej na pozostałą część lotu oraz</p> <p>2. ostateczną rezerwę paliwa – paliwo w ilości wystarczającej na dodatkowe 45 minut lotu (dla samolotów z napędem tłokowym) lub 30 minut lotu (dla samolotów z napędem turbinowym) oraz</p> <p>(D) paliwo zapasowe – paliwo niezbędne do osiągnięcia zapasowego lotniska</p>	<p>dla (i):</p> <p>Proponowane: nowy ust. CAT.OP.MPA.151 lit. b)</p> <p>b) Niezależnie od lit. a) w przypadku operacji wykonywanych z użyciem nieskomplikowanych technicznie samolotów o MTOM nie większej niż 2000 kg startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej operator określa w instrukcji operacyjnej ostateczną rezerwę paliwa nie mniejszą niż ilość paliwa wystarczającą na 45 minut lotu.</p> <p>dotychczasowa lit. b) do zmiany na lit. c)</p> <p>dla (ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151 lit. a)</p>	<p>Zmieniono</p> <p>Ograniczono do nieskomplikowanych technicznie samolotów o MTOM nie większej niż 2000 kg.</p>

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem witryny internetowej/intranetowej EASA.

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>docelowego po osiągnięciu lotniska docelowego, jeżeli wymagane jest wyznaczenie zapasowego lotniska docelowego oraz</p> <p>(E) paliwo dodatkowe – paliwo na ewentualne żądanie dowódcy, ponad ilości paliwa wymagane w ramach poz. A–D powyżej.</p>		
<p>13. OPS1.265 Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych:</p> <p>do celów operacji VFR wykonywanych przy użyciu samolotów jednosilnikowych, jeżeli nie przewiduje się przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych, operator nie jest zobowiązany do ustanowienia procedur przewozu takich pasażerów.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Częściowo transponowano</p> <p>Z treści jasno wynika, że procedury operatora są wymagane tylko w przypadku przewozu pasażerów specjalnych kategorii.</p> <p>Chociaż przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych rzadko odbywa się w ramach zarobkowego transportu lotniczego w samolotach jednosilnikowych według VFR, z punktu widzenia bezpieczeństwa nie ma uzasadnienia dla braku procedur operatora dotyczących takich lotów.</p>
<p>14. OPS1.280 Rozmieszczenie pasażerów:</p> <p>Nie ma zastosowania do operacji VFR z użyciem samolotów jednosilnikowych.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Nie transponowano</p> <p>Jest oczywiste, że w przypadku samolotów nieskomplikowanych technicznie ustanawianie procedur powinno odbywać się z zachowaniem zasady proporcjonalności i pragmatyzmu. Odstępstwo nie wydaje się potrzebne.</p>
<p>15. OPS1.285 Instrukcje bezpieczeństwa</p>	CAT.OP.MPA.170	Bez zmian

Dodatek 1 do OPS 1.005(a)	Odwołanie do EASA OPS	Wyszczególnienie różnic
dla pasażerów: prezentację i instrukcję dla pasażerów przeprowadza się stosownie do rodzaju operacji. W operacjach z jednym pilotem nie wolno przydzielać pilotowi zadań odwracających jego uwagę od pilotowania.	<p>Proponuje się dodanie AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERACJE Z JEDNYM PILOTEM BEZ PERSONELU POKŁADOWEGO</p> <p>W przypadku operacji z jednym pilotem bez personelu pokładowego instrukcje bezpieczeństwa są przekazywane pasażerom przez dowódcę, z wyjątkiem krytycznych faz lotu.</p>	
<p>16. OPS1.290 Przygotowanie lotu:</p> <p>(i) operacyjny plan lotu dla operacji typu A-do-A nie jest wymagany;</p> <p>(ii) operacje VFR typu A-do-B w dzień – operator zapewnia sporządzenie na każdy lot operacyjnego planu lotu w formie uproszczonej, odpowiedniego do rodzaju lotu.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 lit. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170 lit. a)</p>	Bez zmian
<p>17. OPS1.295 Dobór lotnisk:</p> <p>Nie ma zastosowania do operacji VFR. Konieczne instrukcje dotyczące korzystania z lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych do startu i lądowania mają być wydane w odniesieniu do ust. OPS1.220.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Nie transponowano</p> <p>Obecna treść już wyklucza operacje VFR.</p>
<p>18. OPS1.310 Członkowie załogi na stanowiskach:</p> <p>w operacjach VFR instrukcje w tym względzie są wymagane jedynie dla operacji</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Nie transponowano</p> <p>Przepis już dotyczy tylko operacji w załodze wieloosobowej. Ponadto nie ma logicznej współzależności między przedmiotowym</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
z udziałem dwóch pilotów.		wymogiem dotyczącym bezpieczeństwa a klasami osiąarów lub przepisami wykonywania lotu, które można by wziąć pod uwagę.
19. OPS1.375 Gospodarka paliwem w locie: Dodatek 1 do OPS 1.375 nie musi być stosowany do operacji VFR wykonywanych przy użyciu samolotów jednosilnikowych w dzień.	CAT.OP.MPA.280	Nie transponowano Dodatek 1 do OPS 1.375 nie istnieje.
20. OPS1.405 Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia: Nie ma zastosowania do operacji VFR.	CAT.OP.MPA.305	Nie transponowano Wymóg dotyczy operacji IFR. Nie ma potrzeby wprowadzać ustępstw dla operacji VFR.
21. OPS1.410 Procedury operacyjne – wysokość progowa: Nie ma zastosowania do operacji VFR.	CAT.OP.MPA.310	Nie transponowano Wymóg dotyczy operacji podejścia precyzyjnego. Nie ma potrzeby wprowadzać ustępstw dla operacji VFR.
22. OPS1.430 do 1.460 z załącznikami: Nie ma zastosowania do operacji VFR.	CAT.OP.MPA.110 SPA.LVO	Nie transponowano Oprócz wymogu ustanowienia minimów dla operacji VFR przepisy wykonawcze oraz odpowiadające im akceptowalne sposoby spełnienia wymagań dotyczą operacji IFR. Nie ma potrzeby wprowadzać ustępstw dla operacji VFR.
23. OPS1.530 Start: (i) Lit. a) ma zastosowanie z następującym	CAT.POL.A.305	Nie transponowano Kaźde odstępstwo dotyczące konkretnego

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem witryny internetowej/intranetowej EASA.

Dodatek 1 do OPS 1.005(a)	Odwołanie do EASA OPS	Wyszczególnienie różnic
<p>uzupełnieniem. Zależnie od przypadku organ może przyjąć inne dane o osiąгах przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji i/lub udokumentowanego doświadczenia. Lit. b) i c) mają zastosowanie z następującym uzupełnieniem. Jeżeli wymagania niniejszego ustępu nie mogą być spełnione z powodu fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej, a prowadzenie operacji jest w sposób oczywisty zgodne z interesem publicznym i konieczne, zależnie od przypadku organ może przyjąć inne dane o osiąгах, niebędące w sprzeczności z instrukcją użytkowania w locie dotyczącą procedur specjalnych, przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji lub udokumentowanego doświadczenia.</p> <p>(ii) Operator zamierzający wykonywać operacje zgodnie z ppkt (i) musi najpierw uzyskać zezwolenie organu, który wydał certyfikat AOC. Zezwolenie takie określa:</p> <p>(A) typ samolotu;</p> <p>(B) rodzaj operacji;</p> <p>(C) lotnisko(-a) i drogi startowe, których dotyczy;</p> <p>(D) ograniczenie startu tylko do warunków VMC;</p> <p>(E) kwalifikacje załogi oraz</p>		<p>przypadku wymagałoby przeprowadzenia procedury w trybie art. 14.</p>

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem witryny internetowej/intranetowej EASA.

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(F) ograniczenie do samolotów, których świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2005 r.</p> <p>(iii) Na prowadzenie operacji musi zezwolić państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko.</p>		
<p>24. OPS1.535 Przewyższenie nad przeszkodami po starcie – samoloty wielosilnikowe:</p> <p>(i) Lit. a) pkt 3), lit. a) pkt 4), lit. a) pkt 5), lit. b) pkt 2), lit. c) pkt 1), lit. c) pkt 2) oraz dodatek nie mają zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień.</p> <p>(ii) W przypadku operacji IFR lub VFR wykonywanych w dzień lit. b)-c) mają zastosowanie z następującymi zmianami:</p> <p>(A) wzrokowe utrzymywanie kursu uznaje się za możliwe, kiedy widzialność w locie wynosi 1500 m lub więcej;</p> <p>(B) maksymalna wymagana szerokość korytarza wynosi 300 m, kiedy widzialność w locie wynosi 1500 m lub więcej.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Aby transponować (i), proponuje się następującą zmianę w CAT.POL.A.310: wstawienie nowej lit. e)</p> <p>(e) wymogi lit. a) pkt 3), lit. a) pkt 4), lit. a) pkt 5), lit. b) pkt 2) oraz lit. c) pkt 2) nie mają zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień.</p> <p>Aby częściowo transponować (i), proponuje się następującą zmianę w AMC1 CAT.POL.A.310: dodanie na końcu lit. a):</p> <p>W przypadku operacji VFR wykonywanych w nocy wzrokowe utrzymywanie kursu należy uznać za możliwe, kiedy widzialność w locie wynosi 1500 m lub więcej</p>	<p>Częściowo transponowano</p> <p>(i) Nie transponowano odwołania do lit. c) pkt 1). W przeciwnym razie przepis nie objąłby toru lotu, który wymaga zmian linii drogi większych niż 15°.</p> <p>(ii) Nie transponowano odwołania do IFR oraz poz. (B). Z punktu widzenia bezpieczeństwa nie ma uzasadnienia dla takich odstępstw.</p>
<p>25. OPS1.545 Lądowanie – lotniska docelowe i zapasowe:</p>		<p>Nie transponowano</p> <p>Każde odstępstwo dotyczące konkretnego</p>

Dodatek 1 do OPS 1.005(a)	Odwołanie do EASA OPS	Wyszczególnienie różnic
<p>(i) Ustęp ten stosuje się z następującym uzupełnieniem. Jeżeli wymagania niniejszego ustępu nie mogą być spełnione z powodu fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej, a prowadzenie operacji jest w sposób oczywisty zgodne z interesem publicznym i konieczne ze względów operacyjnych, zależnie od przypadku organ może przyjąć inne dane o osiągnięciach, niebędące w sprzeczności z instrukcją użytkownika w locie dotyczącą procedur specjalnych, przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji lub udokumentowanego doświadczenia.</p> <p>(ii) Operator zamierzający wykonywać operacje zgodnie z ppkt (I) musi najpierw uzyskać zezwolenie organu, który wydał AOC. Zezwolenie takie określa:</p> <p>(A) typ samolotu;</p> <p>(B) rodzaj operacji;</p> <p>(C) lotnisko(-a) i drogi startowe, których dotyczy;</p> <p>(D) ograniczenie końcowego podejścia i lądowania tylko do warunków VMC;</p> <p>(E) kwalifikacje załogi oraz</p> <p>(F) ograniczenie do samolotów, których świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2005 r.</p>		<p>przypadku wymagałoby przeprowadzenia procedury w trybie art. 14.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
(iii) Na prowadzenie operacji musi zezwolić państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko.		
<p>26. OPS1.550 Lądowanie – drogi startowe suche:</p> <p>(i) Ustęp ten stosuje się z następującym uzupełnieniem. Jeżeli wymagania niniejszego ustępu nie mogą być spełnione z powodu fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej, a prowadzenie operacji jest w sposób oczywisty zgodne z interesem publicznym i konieczne ze względów operacyjnych, zależnie od przypadku organ może przyjąć inne dane o osiągnięciach, niebędące w sprzeczności z instrukcją użytkownika w locie dotyczącą procedur specjalnych, przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji lub udokumentowanego doświadczenia.</p> <p>(ii) Operator zamierzający wykonywać operacje zgodnie z ppkt (i) musi najpierw uzyskać zezwolenie organu, który wydał AOC. Zezwolenie takie określa:</p> <p>(A) typ samolotu;</p> <p>(B) rodzaj operacji;</p> <p>(C) lotnisko(-a) i drogi startowe, których dotyczy;</p> <p>(D) ograniczenie końcowego podejścia i</p>		<p>Nie transponowano</p> <p>Każde odstępstwo dotyczące konkretnego przypadku wymagałoby przeprowadzenia procedury w trybie art. 14.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>lądowania tylko do warunków VMC; (E) kwalifikacje załogi oraz (F) ograniczenie do samolotów, których świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2005 r. (iii) Na prowadzenie operacji musi zezwolić państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko.</p>		
27. Zarezerwowane		
<p>28. OPS1.650 Operacje VFR w dzień: Ust. 1.650 ma zastosowanie z następującym uzupełnieniem: Samoloty jednosilnikowe, których indywidualne świadectwo zdatości do lotu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 22 maja 1995 r., mogą być zwolnione przez organ z wymagań lit. f), g), h) oraz i), jeżeli ich spełnienie wymagałoby modernizacji samolotu.</p>	CAT.IDE.A.125 lit. d)	Bez zmian
<p>29. Część M, ust. M.A.704, Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatością do lotu Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatością do lotu może być dostosowana do wykonywanych operacji.</p>		Nie uwzględniono w rozporządzeniu w sprawie operacji lotniczych.
30. Część M, ust. M.A.306, Dziennik techniczny operatora:		Nie uwzględniono w rozporządzeniu w sprawie operacji lotniczych.

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
Organ może zatwierdzić uproszczoną formę dziennika technicznego samolotu, odpowiednio do rodzaju wykonywanych operacji.		
31. OPS1.940 Skład załogi lotniczej: Lit. a) pkt 2), lit. a) pkt 4) oraz lit. b) nie mają zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień, z zastrzeżeniem że przepisy lit. a) pkt 4) stosuje się w całości, w przypadku gdy przepisy OPS1 wymagają obecności dwóch pilotów.		Nie transponowano Zastosowalność lub jej brak wyraźnie wynikają z treści.
32. OPS1.945 Szkolenie przejściowe i sprawdziany: (i) Lit. a) pkt 7) – loty liniowe pod nadzorem (LIFUS) mogą odbywać się na dowolnym samolocie należącym do danej klasy. Wymagana liczba godzin praktyki LIFUS zależy od stopnia złożoności wykonywanych operacji. (ii) Spełnienie wymagań lit. a) pkt 8) nie jest wymagane.		ORO.FC.220 lit. d) pkt 2)+ odpowiadający mu AMC1 pkt e.3  ORO.FC.220 lit. b) ppkt (i)
33. OPS1.955 Mianowanie na dowódcę: Lit. b) stosuje się w następujący sposób. Organ może zatwierdzić uproszczoną formę szkolenia dowódców, odpowiednio do rodzaju wykonywanych operacji. Lit. a) pkt 1) ppkt (i) nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień.		ORO.FC.205 lit. g)

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
34. OPS1.960 Dowódcy posiadający licencję pilota zawodowego		ORO.FC.A.250 lit. b)
<p>35. OPS1.965 Szkolenia i sprawdziany okresowe:</p> <p>(i) Lit. a) pkt 1) stosuje się do operacji VFR wykonywanych w dzień w następujący sposób. Wszystkie szkolenia i sprawdziany dobiera się odpowiednio do rodzaju operacji i klasy samolotu obsługiwanego przez danego członka załogi lotniczej, z uwzględnieniem wykorzystywanego sprzętu specjalistycznego.</p> <p>(ii) Lit. a) pkt 3) ppkt (ii) stosuje się w następujący sposób. Szkolenia w samolocie mogą być prowadzone przez egzaminatora na klasę samolotu (Class Rating Examiner, CRE), pilota egzaminatora (Flight Examiner, FE) lub egzaminatora na typ (Type Rating Examiner, TRE).</p> <p>(iii) Lit. a) pkt 4) ppkt (i) stosuje się w następujący sposób. Sprawdziany umiejętności u operatora mogą być prowadzone przez egzaminatora na typ (TRE), egzaminatora na klasę samolotu (CRE) lub przez wyznaczonego przez operatora dowódcę, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i dopuszczonego przez organ, przeszkolonego w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM) i oceny</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, pkt a.5</p> <p>ORO.FC.145 lit. a) pkt 2)</p> <p>ORO.FC.230 lit. b) pkt 5)</p> <p>ORO.FC.230 lit. b) pkt 3)</p>

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem witryny internetowej/intranetowej EASA.

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>umiejętności w tej dziedzinie.</p> <p>(iv) Lit. b) pkt 2) stosuje się do operacji VFR wykonywanych w dzień w następujący sposób. W przypadkach kiedy operacje są wykonywane sezonowo w okresach nie dłuższych niż 8 kolejnych miesięcy jeden sprawdzian umiejętności u operatora jest wystarczający. Taki sprawdzian umiejętności musi zostać przeprowadzony przed rozpoczęciem operacji zarobkowego przewozu lotniczego.</p>		
<p>36. OPS1.968 Kwalifikacje do wykonywania lotów dla każdego z obu stanowisk pilotów:</p> <p>Dodatek 1 nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów jednosilnikowych.</p>		<p>Nie transponowano</p> <p>Nie wymaga wyjaśnienia</p>
<p>37. OPS1.975 Kwalifikacje fachowości w zakresie tras i lotnisk:</p> <p>(i) W przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień przepisy lit. b), c) i d) nie mają zastosowania, z zastrzeżeniem że operator zapewnia, by w przypadkach gdy konieczne jest specjalne zezwolenie państwa, w którym zlokalizowane jest lotnisko, zostały spełnione związane z tym wymagania.</p> <p>(ii) W przypadku operacji VFR wykonywanych w nocy, zamiennie z przepisami lit. b)-d) kwalifikacje fachowości</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 lit. c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 lit. c)</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>w zakresie tras i lotnisk mogą być odnawiane w następujący sposób:</p> <p>(A) z wyjątkiem lotów na najtrudniejsze lotniska poprzez odbycie w okresie ostatnich 12 miesięcy co najmniej 10 lotów na odcinkach tras leżących na obszarze wykonywanych operacji, niezależnie od wszelkich wymagań dotyczących samodzielnego przygotowania się do lotu.</p> <p>(B) loty na najtrudniejsze lotniska mogą być wykonywane jedynie wtedy, gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. dowódca uzyskał kwalifikacje dotyczące tego lotniska w ciągu ostatnich 36 miesięcy, wykonując lot na to lotnisko jako aktywny członek załogi lotniczej lub obserwator;</li> <li>2. podejście jest wykonywane w warunkach VMC w z obowiązującej minimalnej wysokości sektorowej oraz</li> <li>3. dokonano przed startem odpowiedniego samodzielnego przygotowania się do lotu.</li> </ol>		
<p>38. OPS1.980 Wykonywanie lotów samolotami więcej niż jednego typu lub wersji:</p> <p>(i) Nie ma zastosowania, jeżeli operacje są ograniczone do klas samolotów z napędem tłokowym i jednym pilotem w lotach VFR w</p>		<p>ORO.FC.240 lit. c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 lit. a) pkt 4) ppkt (II)</p>

Dodatek 1 do OPS 1.005(a)	Odwołanie do EASA OPS	Wyszczególnienie różnic
<p>dzień.</p> <p>(ii) W przypadku operacji IFR oraz VFR w nocy określone w dodatku 1 do OPS1.980 lit. d) pkt 2) ppkt (i) wymaganie odbycia 500 godzin w charakterze członka załogi na określonym stanowisku przed uzyskaniem uprawnień wynikających z dwóch wpisów do licencji zostaje zmniejszone do 100 godzin lub odcinków, jeśli jeden z wpisów dotyczy klasy samolotu. Przed dopuszczeniem pilota do lotów w charakterze dowódcy należy przeprowadzić lot sprawdzający.</p>		poz. A
<p>39. OPS1.981 Użytkowanie śmigłowców i samolotów:</p> <p>Lit. a) pkt 1) nie ma zastosowania, jeżeli operacje są ograniczone wyłącznie do klas samolotów z napędem tłokowym i jednym pilotem.</p>		ORO.FC.240 lit. c)
40. Zarezerwowane		
<p>41. OPS1.1060 Plan operacyjny lotu:</p> <p>Nie jest wymagany w operacjach typu A-do-A wykonywanych według VFR/w dzień. W operacjach typu A-do-A wykonywanych według VFR/w dzień wymaganie to ma zastosowanie, ale plan lotu może mieć uproszczoną formę, stosownie do rodzaju operacji (patrz: OPS1.135).</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 lit. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 lit. a)</p>	<p>Transponowano</p> <p>Różnica: Przepisy EASA OPS odnoszą się tylko do VFR, a nie do VFR w dzień. Jednakże zakres operacji A-do-A jest ograniczony wyłącznie do VFR w dzień.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 1.005(a)</b>	<b>Odwwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>42. OPS1.1070 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu: Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może być dostosowana do wykonywanych operacji.</p>		<p>Nie uwzględniono w rozporządzeniu w sprawie operacji lotniczych.</p>
<p>43. OPS1.1071 Dziennik techniczny samolotu: Ma zastosowanie, jak wskazano dla części M, pkt M.A.306 Dziennik techniczny operatora.</p>		<p>Nie uwzględniono w rozporządzeniu w sprawie operacji lotniczych.</p>
<p>44. Zarezerwowane</p>		
<p>45. Zarezerwowane</p>		
<p>46. OPS1.1240 Programy szkolenia: Programy szkolenia są dostosowane do rodzaju wykonywanych operacji. Dla operacji VFR może być dopuszczony system samokształcenia.</p>	-	<p>Nie transponowano W zakresie rozporządzenia (WE) nr 300/2008.</p>
<p>47. OPS1.1250 Lista kontrolna procedur przeszukania samolotu: Nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień.</p>	-	<p>Nie transponowano W zakresie rozporządzenia (WE) nr 300/2008.</p>

**Dodatek 1 do 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień**

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(a) Terminologia.</p> <p>(1) Operacje lokalne. Lot wykonywany w granicach lokalnego, zdefiniowanego obszaru geograficznego przyjętego przez organ, który rozpoczyna się i kończy w tym samym miejscu tego samego dnia.</p>	Załącznik I – Definicje	<p>Zmieniono</p> <p>Definicja w EASA OPS jest bardziej szczegółowa.</p> <p>Małe śmigłowce (definicja w JAR-OPS 1) traktuje się jak śmigłowce nieskomplikowane technicznie (w rozumieniu rozporządzenia podstawowego).</p>
<p>(b) Zezwolenie. Operator zamierzający wykonywać operacje zgodnie z niniejszym załącznikiem musi najpierw uzyskać zezwolenie organu, który wydał certyfikat AOC. Zezwolenie takie określa:</p> <p>(1) typ śmigłowca oraz</p> <p>(2) rodzaj operacji.</p> <p>(3) Ograniczenia geograficzne operacji lokalnych w kontekście tego dodatku (patrz – ACJ do dodatku 1 do JAR-OPS 3.005(f) lit. b) pkt 3).</p>	ORO.AOC	<p>Nie transponowano</p> <p>Nie ma potrzeby transponowania tego przepisu. Przedmiotowe operacje i tak są objęte certyfikatem AOC oraz nadzorem ze strony organu.</p>
<p>(c) Zakaz. Następujące czynności są zabronione:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Przewóz broni i amunicji wojskowej.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Nie transponowano</p> <p>Tego odstępstwa nie uważa się za odpowiednie.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
		Przewóz broni i amunicji wojskowej w małym W śmigłowcu w warunkach operacji zarobkowego transportu lotniczego jest wysoce nieprawdopodobny.
(2) JAR-OPS 3.265. Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych.	CAT.OP.MPA.155	Nie transponowano Nie dotyczy. Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych na pokładzie nieskomplikowanego technicznie śmigłowca lub w ramach lokalnych operacji śmigłowcowych wydaje się nieprawdopodobny.
(3) JAR-OPS 3.305. Uzupełnianie/spuszczanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają.	CAT.OP.MPA.195	Nie transponowano Obecny przepis zakazuje uzupełniania lub spuszczenia benzyny lotniczej (AVGAS), paliwa typu wide-cut lub mieszanki tych paliw w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają. Dlatego większość śmigłowców nieskomplikowanych technicznie podlega już temu przepisowi.
(4) JAR-OPS 3.335. Palenie tytoniu na pokładzie	CAT.OP.MPA.240	Nie transponowano. Obowiązujący przepis skutecznie zakazuje palenia tytoniu o zapewnia wystarczającą ochronę.
(d) Odstępstwo. Wprowadza się odstępstwa od następujących przepisów:		

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(1) JAR-OPS 3.100 Wstęp do kabiny pilota:</p> <p>(i) Operator jest zobowiązany do ustanowienia zasad przewozu pasażerów na fotelu pilota, jeżeli mają one zastosowanie.</p> <p>(ii) Dowódca jest zobowiązany do zapewnienia, by:</p> <p>(A) przewóz pasażera w fotelu pilota nie powodował rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych oraz</p> <p>(B) pasażer zajmujący miejsce w fotelu pilota był zaznajomiony z odpowiednimi ograniczeniami i procedurami bezpieczeństwa.</p>	AMC1 CAT.GEN.135 lit. a) pkt 3)	Bez zmian
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Dodatkowe informacje i druki na pokładzie.</p> <p>(i) W przypadku operacji lokalnych na pokładzie nie muszą znajdować się następujące dokumenty:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 1) – Operacyjny plan lotu</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 2) – Dziennik techniczny (z wyjątkiem sytuacji, gdy jest wymagany do operacji typu land-away)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 4) – Dokumentacja NOTAM/AIS;</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 5) – Informacje meteorologiczne</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 lit. b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 lit. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 lit. a)</p>	<p>dla (i) – zmieniono</p> <p>Odstępstwa w ust. CAT.GEN.MPA.180 obejmują również świadectwo zdolności w zakresie hałasu;</p> <p>zezwoleń na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej oraz dokumentację dotyczącą masy i wyważenia.</p> <p>dla (ii) – bez zmian.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(E) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 7) – Powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii itd.</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 8) – Powiadomienie o ładunkach specjalnych itd.</p> <p>(ii) W przypadku operacji innych niż lokalne:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 1) – Operacyjny plan lotu. Plan lotu może mieć uproszczoną formę dopuszczoną przez organ, stosownie do rodzaju operacji.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 7) – Powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii. Nie jest wymagane.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Informacje przechowywane na ziemi.</p> <p>Nie ma potrzeby przechowywania informacji na ziemi, jeżeli stosowane są inne metody rejestracji.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Nie transponowano</p> <p>Intencja odstępstwa jest niejasna i niewystarczająco oddaje odpowiedniość dla IR. Ponadto obowiązujący przepis precyzuje, że informacje należy zachować o ile nie poddano ich powieleniu w miejscu, w którym będą przechowywane.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Leasing.</p> <p>Ma zastosowanie tylko w przypadku oficjalnych umów leasingu.</p> <p>Uwaga: Przeniesienia umowy na przewóz pasażerów na innego operatora, któremu pasażerowie będą płacić za przewóz, nie uważa się za leasing.</p>	ORO.AOC.110	<p>Nie transponowano</p> <p>Zasadniczo rozumie się, że leasing wymaga zawarcia formalnej umowy leasingowej.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego</p> <p>Nie ma zastosowania, chyba że tak stanowią przepisy dotyczące przestrzeni powietrznej oraz pod warunkiem że ustalenia dotyczące służb poszukiwawczo-ratowniczych są dopuszczone przez organ.</p>	CAT.OP.MPA.100 lit. b)	Bez zmian
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Zatwierdzanie heliportów przez operatora.</p> <p>Operator ustanawia procedurę, w wyniku której dowódcy uzyskują kwalifikacje do doboru heliportów lub miejsc lądowania odpowiednich dla danego typu śmigłowca i operacji.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 lit. d)	<p>Zmieniono</p> <p>Treść przepisu EASA OPS ma zastosowanie do wszystkich operacji śmigłowcowych w miejscach, których nie poddano wcześniejszemu rozpoznaniu, co jak się rozumie jest intencją tego przepisu.</p>
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Polityka paliwowa.</p> <p>Przepisy lit. b)-d) nie mają zastosowania, gdy polityka paliwowa przewidziana w JAR-OPS 3.255(a) zapewnia, że ilość paliwa pozostała po zakończeniu lotu lub serii lotów jest nie mniejsza niż ilość wystarczająca na 30 minut lotu z normalną prędkością przelotową (czas ten można skrócić do 20 minut w przypadku operowania na obszarze, którego całość stanowią tereny odpowiednie na wykonanie lądowania zapobiegawczego). Ostateczna rezerwa paliwa musi zostać określona w instrukcji operacyjnej, tak aby możliwe było spełnienie wymogu JAR OPS 3.375(c).</p>	CAT.OP.MPA.151 lit. b)	Bez zmian

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(8) JAR-OPS 3.280 Rozmieszczenie pasażerów.</p> <p>Nie ma wymogu ustanawiania procedur.</p> <p>Uwaga: Intencja tego ustępu jest spełniana przez zastosowanie normalnego osądu przez pilota. JAR-OPS 3.260 ma zastosowanie i uznaje się, że obejmuje potrzebę istnienia procedur.</p>	<p>CAT.OP.MPA.165</p>	<p>Nie transponowano</p> <p>Jest oczywiste, że w przypadku operacji wykonywanych przy użyciu śmigłowców nieskomplikowanych technicznie ustanawianie procedur powinno odbywać się z zachowaniem zasady proporcjonalności i pragmatyzmu. Odstępstwo nie wydaje się potrzebne.</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów.</p> <p>(i) lit. a) pkt 1). O ile nie stwarza to niebezpieczeństwa, pasażerowie otrzymują ustne instrukcje bezpieczeństwa, których część lub całość może zostać przekazana w formie prezentacji audiowizualnej. Użycie przenośnych urządzeń elektronicznych wymaga uprzedniego zezwolenia.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Proponuje się dodanie AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERACJE Z JEDNYM PILOTEM BEZ PERSONELU POKŁADOWEGO</p> <p>W przypadku operacji z jednym pilotem bez personelu pokładowego instrukcje bezpieczeństwa są przekazywane pasażerom przez dowódcę z wyjątkiem krytycznych faz lotu.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Zmieniono</p> <p>Rozumie się, że ten AMC transponuje intencję przepisu.</p> <p>Intencja tego odstępstwa nie jest jasna. Już obecna treść CAT.GEN.MPA.140 stanowi, że użycie przenośnych urządzeń elektronicznych wymaga zgody operatora.</p>
<p>(10) JAR-OPS 3.290 Przygotowanie lotu.</p> <p>(i) W przypadku operacji lokalnych:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290 lit. a). Operacyjny plan lotu nie jest wymagany.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 lit. c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 lit. a)</p>	<p>Bez zmian</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
(ii) W przypadku operacji innych niż lokalne: (A) JAR-OPS 3.290 lit. a). Operacyjny plan lotu może mieć uproszczoną formę, stosownie do rodzaju operacji.		
(11) JAR-OPS 3.375 Gospodarka paliwem w locie. Nie ma potrzeby stosowania treści dodatku 1 do JAR-OPS 3.375 (patrz lit. d) pkt 14) poniżej).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Bez zmian
(12) JAR-OPS 3.385 Użycie dodatkowego tlenu. Za uprzednim zezwoleniem organu dozwolone jest wlatywanie na krótki czas na wysokość od 10 000 stóp [ft] do 16 000 stóp [ft] bez użycia dodatkowego tlenu, zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji operacyjnej (w takich okolicznościach operator ma obowiązek zapewnić, by przed odlotem pasażerowie byli informowani o tym, że dodatkowy tlen nie będzie podawany).	CAT.OP.MPA.285	Nie transponowano Wydanie otwartego odstępstwa dotyczącego użycia tlenu nie zostało uznane za bezpieczne. Dodatkowo w przypadku śmigłowców jest to niezgodne z postanowieniami załącznika 6 ICAO. Z odstępstwa można skorzystać pod ściśle określonymi warunkami oraz za uprzednią zgodą właściwego organu i wyłącznie w zakresie objętym przepisami części SPO.
(13) Dodatek 1 do JAR-OPS 3.270 Rozmieszczenie bagażu i ładunku. Odpowiednio do rodzaju operacji i typu śmigłowca.	ACM1 CAT.OP.MPA.160	Nie transponowano Zasadniczo rozumie się, że procedura musi zostać skonstruowana odpowiednio do rodzaju operacji i typu śmigłowca.
(14) Dodatek 1 do JAR-OPS 3.375 Gospodarka paliwem w locie. Nie ma zastosowania.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Bez zmian AMC, który transponuje dodatek nie ma zastosowania do operacji wykonywanych przy użyciu małych śmigłowców lub operacji

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
		śmigłowcowych o charakterze lokalnym.
<p>(15) JAR-OPS 3.630 Zasady ogólne. Przyrządy i wyposażenie.</p> <p>Alternatywne wyposażenie nie spełniające obowiązujących standardów JTSO, ale spełniające standard bezpieczeństwa wyposażenia oryginalnego może być dopuszczone przez organ.</p>		<p>Nie transponowano</p> <p>Poza zakresem. Wymogi dotyczące zgody lub przestrzegania ETSO wchodzą w zakres rozp. (WE) nr 1702/2003. Odstępstwa, o ile są dopuszczone, należy regulować właśnie tam.</p>
<p>(16) JAR-OPS 3.775 Tlen dodatkowy – śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji.</p> <p>Za uprzednim zezwoleniem organu dozwolone jest wlatywanie na krótki czas na wysokość od 10 000 stóp [ft] do 16 000 stóp [ft] bez użycia dodatkowego tlenu, zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji operacyjnej.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Nie transponowano</p> <p>Wydanie otwartego odstępstwa dotyczącego użycia tlenu nie zostało uznane za bezpieczne. Dodatkowo w przypadku śmigłowców jest to niezgodne z postanowieniami załącznika 6 ICAO. Z odstępstwa można skorzystać pod ściśle określonymi warunkami oraz za uprzednią zgodą właściwego organu i wyłącznie w zakresie objętym przepisami części SPO.</p>
<p>(17) Dodatek 1 do JAR-OPS 3.775 Tlen dodatkowy – śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji.</p> <p>Nie ma zastosowania zgodnie z pkt (12) i (16) powyżej.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Nie transponowano</p> <p>Wydanie otwartego odstępstwa dotyczącego użycia tlenu nie zostało uznane za bezpieczne. Dodatkowo w przypadku śmigłowców jest to niezgodne z postanowieniami załącznika 6 ICAO. Z odstępstwa można skorzystać pod ściśle określonymi warunkami oraz za uprzednią zgodą właściwego organu i wyłącznie w zakresie objętym przepisami części SPO.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(18) JAR-OPS 3.955(b) Awansowanie na dowódcę.</p> <p>Organ może zatwierdzić uproszczoną formę szkolenia dowódców, odpowiednio do rodzaju wykonywanych operacji.</p>		<p>Nie transponowano</p> <p>Nie podano warunków dla takiej uproszczonej formy szkolenia.</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970(a) Praktyka bieżąca.</p> <p>Alternatywnie do wymogu JAR-OPS 3.970(a) za uprzednią zgodą organu przedstawiony w nim warunek 90 dni praktyki bieżącej może zostać spełniony, jeżeli pilot wykona w okresie ostatnich 90 dni 3 starty, 3 okręgi i 3 lądowania dowolnym śmigłowcu z tej samej wyznaczonej grupy śmigłowców (patrz ACJ do dodatku 1 do JAR-OPS 3.005(f) lit. d) pkt 19). Utrzymanie kwalifikacji w zakresie bieżącej praktyki na typie śmigłowca, na którym pilot wykonuje loty, jest uzależnione od spełnienia następujących warunków:</p> <p>(i) sprawdzian kwalifikacji na typie (TRPC) jest ważny oraz</p> <p>(ii) pilot wykonał w okresie ostatnich 6 miesięcy 2 godziny lotu na tym typie lub wariantcie śmigłowca oraz</p> <p>(iii) sprawdzian kwalifikacji u operatora (OPC) jest ważny na jeden z typów śmigłowca z wyznaczonej grupy oraz</p> <p>(iv) pilot regularnie odbywa sprawdziany kwalifikacji OPC na wszystkich typach śmigłowców z</p>		<p>FCL.060</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
wyznaczonej grupy, na których wykonuje loty, oraz (v) typy i warianty śmigłowców składające się na wyznaczone grupy, a także procedura walidacji sprawdzianów TRPC, OPC oraz bieżącej praktyki jest zawarta w instrukcji operacyjnej.]		
([20]) Dodatek 1 do JAR-OPS 3.965 Szkolenia i sprawdziany okresowe. Program szkoleń stosowny do danego rodzaju operacji może zostać zaakceptowany przez organ.		ORO.FC.230 lit. a)
([21]) JAR-OPS 3.1060 Operacyjny plan lotu. Patrz pkt 2) ppkt (i) poz. (A) oraz pkt 2) ppkt (ii) poz. (A) wyżej.	CAT.OP.MPA.175 lit. c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 lit. a)	Bez zmian
([22]) JAR-OPS 3.1235 Wymagania dotyczące ochrony. Ma zastosowanie tylko do operacji w krajach, w których zakres krajowego programu ochrony lotnictwa obejmuje operacje, o których mowa w niniejszym dodatku.		Nie transponowano W zakresie rozporządzenia (WE) nr 300/2008.
([23]) JAR-OPS 3.1240 Programy szkolenia. Programy szkolenia są dostosowane do rodzaju wykonywanych operacji. Odpowiedni program samokształcenia może zostać dopuszczony przez organ.		Nie transponowano W zakresie rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(f) – operacje wykonywane małymi śmigłowcami, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
([24]) JAR-OPS 3.1250 Lista kontrolna procedur przeszukania samolotu. Nie jest wymagana żadna lista kontrolna.		Nie transponowano W zakresie rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

**Dodatek 1 do 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowcowe, VFR w dzień**

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowcowe, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(a) Zezwolenie. Operator zamierzający wykonywać operacje zgodnie z niniejszym załącznikiem musi najpierw uzyskać zezwolenie organu, który wydał certyfikat AOC. Zezwolenie takie określa:</p> <p>(1) typ śmigłowca</p> <p>(2) rodzaj operacji</p> <p>(3) ograniczenia geograficzne operacji lokalnych w kontekście tego dodatku (patrz - ACJ do dodatku 1 do JAR-OPS 3.005(g) lit. a) pkt 3).</p>	ORO.AOC	<p>Nie transponowano</p> <p>Nie ma potrzeby transponowania tego przepisu. Przedmiotowe operacje i tak są objęte certyfikatem AOC oraz nadzorem ze strony organu.</p>
<p>(b) Zakazy. Następujące czynności są zabronione:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Przewóz broni i amunicji wojskowej.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Nie transponowano</p> <p>Tego odstępstwa nie uważa się za odpowiednie. Przewóz broni i amunicji wojskowej podczas lokalnej operacji śmigłowcowej w warunkach zarobkowego transportu lotniczego jest wysoce nieprawdopodobny.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Nie transponowano</p> <p>Nie dotyczy. Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych na pokładzie nieskomplikowanego technicznie śmigłowca lub w ramach lokalnych operacji śmigłowcowych wydaje się nieprawdopodobny.</p>

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowcowe, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
(3) JAR-OPS 3.305. Uzupełnianie/spuszczanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają.	CAT.OP.MPA.195	Nie transponowano Obecny przepis zakazuje uzupełniania lub spuszczenia benzyny lotniczej (AVGAS), paliwa typu wide-cut lub mieszanki tych paliw, w czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają. Dlatego większość śmigłowców nieskomplikowanych technicznie podlega już temu przepisowi.
(4) JAR-OPS 3.335. Palenie tytoniu na pokładzie.	CAT.OP.MPA.240	Nie transponowano Obowiązujący przepis skutecznie zakazuje palenia tytoniu o zapewnia wystarczającą ochronę.
(c) Odstępstwa. Wprowadza się odstępstwa od następujących przepisów:		
(1) JAR-OPS 3.135 Dodatkowe informacje i druki na pokładzie. (i) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 1) - Operacyjny plan lotu. Plan lotu może mieć uproszczoną formę dopuszczoną przez organ, stosownie do rodzaju operacji. (ii) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 4) - Dokumentacja NOTAM/AIS. Nie wymagane. (iii) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 5) - Informacje meteorologiczne. Nie wymagane. (iv) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 7) - Powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii itd. Nie wymagane. (v) JAR-OPS 3.135 lit. a) pkt 8) - Powiadomienie o ładunkach specjalnych itd. Nie wymagane.	CAT.GEN.MPA.180 lit. b) CAT.OP.MPA.175 lit. c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 lit. a)	Odstępstwa w ust. CAT.GEN.MPA.180 obejmują również świadectwo zdatności w zakresie hałasu; zezwoleń na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej oraz dokumentację dotyczącą masy i wyważenia. Transponowano odstępstwo dotyczące operacyjnego planu lotu.

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowe, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
<p>(2) JAR-OPS 3.140 Informacje przechowywane na ziemi.</p> <p>Nie ma potrzeby przechowywania informacji na ziemi, jeżeli stosowane są inne metody rejestracji.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Nie transponowano</p> <p>Intencja odstępstwa jest niejasna i niewystarczająco oddaje odpowiedniość dla IR. Ponadto obowiązujący przepis precyzuje, że informacje należy zachować, o ile nie poddano ich powieleniu w miejscu, w którym będą przechowywane.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.165 Leasing.</p> <p>Ma zastosowanie tylko w przypadku oficjalnych umów leasingu.</p> <p>Uwaga: Przeniesienia umowy na przewóz pasażerów na innego operatora, któremu pasażerowie będą płacić za przewóz, nie uważa się za leasing.</p>	ORO.AOC.110	<p>Nie transponowano</p> <p>Zasadniczo rozumie się, że leasing wymaga zawarcia formalnej umowy leasingowej.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.215 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego</p> <p>Nie ma zastosowania, chyba że tak stanowią przepisy dotyczące przestrzeni powietrznej oraz pod warunkiem, że ustalenia dotyczące służb poszukiwawczo-ratowniczych są dopuszczone przez organ.</p>	CAT.OP.MPA.100 lit. b)	Bez zmian
<p>(5) JAR-OPS 3.220 Zatwierdzanie heliportów przez operatora.</p> <p>Operator ustanawia procedurę, w wyniku której dowódcy uzyskują kwalifikacje do doboru heliportów lub miejsc lądowania odpowiednich dla danego typu śmigłowca i operacji.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 lit. d)	<p>Zmieniono</p> <p>Treść przepisu EASA OPS ma zastosowanie do wszystkich operacji śmigłowych w miejscach, których nie poddano wcześniejszemu rozpoznaniu, co, jak się rozumie, jest intencją tego przepisu.</p>
<p>(6) JAR-OPS 3.255 Polityka paliwowa. Przepisy lit. b)-d)</p>	CAT.OP.MPA.151	Bez zmian

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowcowe, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
nie mają zastosowania, gdy polityka paliwowa przewidziana w JAR-OPS 3.255(a) zapewnia, że ilość paliwa pozostała po zakończeniu lotu lub serii lotów jest nie mniejsza niż ilość wystarczająca na 30 minut lotu z normalną prędkością przelotową (czas ten można skrócić do 20 minut w przypadku operowania na obszarze, którego całość stanowią tereny odpowiednie na wykonanie lądowania zapobiegawczego). Ostateczna rezerwa paliwa musi zostać określona w instrukcji operacyjnej, tak aby możliwe było spełnienie wymogu JAR OPS 3.375(c).	lit. b)	
(7) JAR-OPS 3.290(a). Patrz lit. c) pkt 1) ppkt (i) powyżej.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 lit. a)	Bez zmian
(8) JAR-OPS 3.375 Gospodarka paliwem w locie. Nie ma potrzeby stosowania treści dodatku 1 do JAR-OPS 3.375 (patrz lit. c) pkt 10 poniżej).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Bez zmian
(9) JAR-OPS 3.385 Użycie dodatkowego tlenu. Za uprzednim zezwoleniem organu, dozwolone jest wlatywanie na krótki czas na wysokość od 10 000 stóp [ft] do 13 000 stóp [ft] bez użycia dodatkowego tlenu, zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji operacyjnej. (W takich okolicznościach, operator ma obowiązek zapewnić, by przed odlotem pasażerowie byli informowani o tym, że dodatkowy tlen nie będzie podawany.)	CAT.OP.MPA.285	Nie transponowano Wydanie otwartego odstępstwa dotyczącego użycia tlenu nie zostało uznane za bezpieczne. Dodatkowo w przypadku śmigłowców jest to niezgodne z postanowieniami załącznika 6 ICAO. Z odstępstwa można skorzystać pod ściśle określonymi warunkami oraz za uprzednią zgodą właściwego organu i wyłącznie w zakresie objętym przepisami części SPO.
(10) Dodatek 1 do JAR-OPS 3.375 Gospodarka paliwem w locie.	CAT.OP.MPA.281 AMC1	Bez zmian AMC, który transponuje dodatek, nie ma zastosowania do operacji wykonywanych przy użyciu małych

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowcowe, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
Nie ma zastosowania.	CAT.OP.MPA.281	śmigłowców lub operacji śmigłowcowych o charakterze lokalnym.
(11) JAR-OPS 3.630 Zasady ogólne. Przyrządy i wyposażenie. Alternatywne wyposażenie nie spełniające obowiązujących standardów JTSO, ale spełniające standard bezpieczeństwa wyposażenia oryginalnego może być dopuszczone przez organ.		Nie transponowano Poza zakresem. Wymogi dotyczące zgody lub przestrzegania ETSO wchodzą w zakres rozp. (WE) nr 1702/2003. Odstępstwa, o ile są dopuszczone, należy regulować właśnie tam.
(12) JAR-OPS 3.775 Tlen dodatkowy - śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji.  Za uprzednim zezwoleniem organu, dozwolone jest wlatywanie na krótki czas na wysokość od 10 000 stóp [ft] do 16 000 stóp [ft] bez użycia dodatkowego tlenu, zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji operacyjnej.	CAT.IDE.H.240	Nie transponowano Wydanie otwartego odstępstwa dotyczącego użycia tlenu nie zostało uznane za bezpieczne. Dodatkowo, w przypadku śmigłowców, jest to niezgodne z postanowieniami załącznika 6 ICAO. Z odstępstwa można skorzystać pod ściśle określonymi warunkami oraz za uprzednią zgodą właściwego organu i wyłącznie w zakresie objętym przepisami części SPO.
(13) Dodatek 1 do JAR-OPS 3.775 Tlen dodatkowy - śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji.  Nie ma zastosowania zgodnie z pkt (9) i (12) powyżej.	CAT.IDE.H.240	Nie transponowano Wydanie otwartego odstępstwa dotyczącego użycia tlenu nie zostało uznane za bezpieczne. Dodatkowo, w przypadku śmigłowców, jest to niezgodne z postanowieniami załącznika 6 ICAO. Z odstępstwa można skorzystać pod ściśle określonymi warunkami oraz za uprzednią zgodą właściwego organu i wyłącznie w zakresie objętym przepisami części SPO.
(14) JAR-OPS 3.1060 Operacyjny plan lotu.  Patrz lit. c) pkt 1) ppkt (i) powyżej.	CAT.OP.MPA.175 lit. c) AMC1	Bez zmian

<b>Dodatek 1 do OPS 3.005(g) – lokalne operacje śmigłowcowe, VFR w dzień</b>	<b>Odwołanie do EASA OPS</b>	<b>Wyszczególnienie różnic</b>
	CAT.OP.MPA.175 lit. a)	
<p>(15) JAR-OPS 3.1235 Wymagania dotyczące ochrony.</p> <p>Ma zastosowanie tylko do operacji w krajach, w których zakres krajowego programu ochrony lotnictwa obejmuje operacje, o których mowa w niniejszym dodatku.</p>		<p>Nie transponowano</p> <p>W zakresie rozporządzenia (WE) nr 300/2008.</p>

**Załącznik 2. Wykaz odstępstw i przepisów nie dotyczących do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A**

**Część CAT**

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
	CAT.GEN.MPA.115	Przebywanie personelu lub członków załogi innych niż członkowie personelu pokładowego w przedziale pasażerskim	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Przebywanie personelu lub członków załogi innych niż członkowie personelu pokładowego w przedziale pasażerskim SPOSOBY ZAPOBIEGANIA ZAMIESZANIU WŚRÓD PASAŻERÓW	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Przebywanie personelu lub członków załogi innych niż członkowie personelu pokładowego w przedziale pasażerskim CZŁONKOWIE ZAŁOGI PODCZAS LOTÓW PRZEBAZOWUJĄCYCH	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
	CAT.GEN.MPA.180	Dokumenty, instrukcje oraz informacje przewożone na pokładzie	Odstępstwa dotyczące operacji typu A-do-A wykonywanych przy użyciu nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych oraz operacji lokalnych
	CAT.GEN.MPA.195	Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych KONTROLE OPERACYJNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.GEN.MPA.195 lit. a)	Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych DEMONTOWANIE REJESTRATORÓW PO ZDARZENIU PODLEGAJĄCYM ZGŁOSZENIU	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
GM1	CAT.GEN.MPA.195 lit. b)	Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych KONTROLA ZAPISÓW REJESTRATORÓW POKŁADOWYCH	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.OP.MPA.100 lit. b)	Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego	Odstępstwa dotyczące nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych w lotach VFR w dzień oraz operacji śmigłowcowych o charakterze lokalnym
	CAT.OP.MPA.105	Korzystanie z lotnisk i miejsc prowadzenia operacji lotniczych	Odstępstwa dotyczące samolotów nieskomplikowanych technicznie
	CAT.OP.MPA.110 lit. b)	Minima operacyjne lotniska	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska PROCEDURY ODLOTU Z LOTNISK LĄDOWYCH – ŚMIGŁOWCE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska SYSTEMY ŚWIATEŁ PODEJŚCIA – ICAO, FAA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska OPERACJE SBAS	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska OPERACJE STARTU – SAMOLOTY	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska OPERACJE STARTU – ŚMIGŁOWCE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska OPERACJE NPA, APV, KAT. I	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska KRYTERIA USTALANIA RVR/CMV	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska USTALANIE MINIMÓW	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A –

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		RVR/CMV/VIS DLA OPERACJI NPA, APV, KAT. I – SAMOLOTY	IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska USTALANIE MINIMÓW RVR/CMV/VIS DLA OPERACJI NPA, APV, KAT. I – ŚMIGŁOWCE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska PODEJŚCIA Z OKRĄŻENIA – SAMOLOTY	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska PODEJŚCIA Z OKRĄŻENIA NAD LĄDEM – ŚMIGŁOWCE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska PRZELICZANIE PODAWANEJ WIDZIALNOŚCI METEOROLOGICZNEJ NA RVR	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska WPŁYW TYMCZASOWO NIEDZIAŁAJĄCEGO LUB DZIAŁAJĄCEGO W TRYBIE AWARYJNYM WYPOSAŻENIA NA MINIMA DOTYCZĄCE LĄDOWANIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Minima operacyjne lotniska OPERACJE VFR WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE TECHNICZNIE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM	Odstępstwa dotyczące samolotów nieskomplikowanych technicznie
	CAT.OP.MPA.115	Technika lotu przy podejściu – samoloty	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Technika lotu przy podejściu – samoloty PODEJŚCIE KOŃCOWE ZE STAŁYM ZNIŻANIEM (CDFA)	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Technika lotu przy podejściu – samoloty OPERACJE NPA BEZ ZASTOSOWANIA TECHNIKI CDFA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Technika lotu przy podejściu – samoloty PROCEDURY I INSTRUKCJE OPERACYJNE ORAZ SZKOLENIE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Technika lotu przy podejściu – samoloty PODEJŚCIE KOŃCOWE ZE STAŁYM ZNIŻANIEM (CDFA)	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.120	Podejścia z wykorzystaniem radaru pokładowego (ARA) podczas operacji nad obszarami wodnymi – śmigłowce	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Podejścia z wykorzystaniem radaru pokładowego (ARA) podczas operacji nad obszarami wodnymi – śmigłowce INFORMACJE OGÓLNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Podejścia z wykorzystaniem radaru pokładowego (ARA) podczas operacji nad obszarami wodnymi – śmigłowce INFORMACJE OGÓLNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.125	Procedury odlotu i podejścia według wskazań przyrządów	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Procedury przeciwhałasowe – samoloty KONSTRUKCJA NDAP	Nie ma zastosowania do samolotów nieskomplikowanych technicznie – VFR
GM1	CAT.OP.MPA.130	Procedury przeciwhałasowe – samoloty TERMINOLOGIA INFORMACJE OGÓLNE PRZYKŁAD	Nie ma zastosowania do samolotów nieskomplikowanych technicznie – VFR
	CAT.OP.MPA.130	Procedury przeciwhałasowe – samoloty	Nie ma zastosowania do samolotów nieskomplikowanych technicznie – VFR
	CAT.OP.MPA.135 lit. c)	Trasy i obszary operacji – przepisy ogólne	Odstępstwa dotyczące nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych, operacje VFR typu A-do-A wykonywane w dzień

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
	CAT.OP.MPA.140	Maksymalna odległość od lotniska spełniającego minima operacyjne samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – operacje wykonywane przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych
AMC1	CAT.OP.MPA.140 lit. c)	Maksymalna odległość od lotniska spełniającego minima operacyjne samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS KRYTERIA OPERACYJNE DLA MAŁYCH SAMOLOTÓW DWUSILNIKOWYCH BEZ FUNKCJI ETOPS	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – operacje wykonywane przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych
GM1	CAT.OP.MPA.140 lit. c)	Maksymalna odległość od lotniska spełniającego minima operacyjne samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS PRĘDKOŚĆ PRZELOTOWA Z JEDNYM SILNIKIEM NIEPRACUJĄCYM (OEI)	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – operacje wykonywane przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych
	CAT.OP.MPA.150	POLITYKA PALIWOWA	Częściowo nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
AMC1	CAT.OP.MPA.150 lit. b)	POLITYKA PALIWOWA KRYTERIA PLANOWANIA – SAMOLOTY	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
AMC2	CAT.OP.MPA.150 lit. b)	POLITYKA PALIWOWA LOKALIZACJA LOTNISKA ZAPASOWEGO NA TRASIE DLA ZMNIEJSZENIA ILOŚCI PALIWA (FUEL ERA)	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
AMC3	CAT.OP.MPA.150 lit. b)	POLITYKA PALIWOWA KRYTERIA PLANOWANIA – ŚMIGŁOWCE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
GM1	CAT.OP.MPA.150 lit. b)	Polityka paliwowa PALIWO NA NIEPRZEWIDZIANE OKOLICZNOŚCI, METODA STATYSTYCZNA – SAMOLOTY	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
GM1	CAT.OP.MPA.150 lit. c) pkt 3) ppkt (i)	Polityka paliwowa PALIWO NA NIEPRZEWIDZIANE OKOLICZNOŚCI	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
GM1	CAT.OP.MPA.150 lit. c) pkt 3) ppkt (ii)	Polityka paliwowa ZAPASOWE LOTNISKO DOCELOWE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A
	CAT.OP.MPA.151 lit. a)	Polityka paliwowa – odstępstwa	Odstępstwa dotyczące samolotów o klasie osiągow B
	CAT.OP.MPA.151 lit. b)	Polityka paliwowa - odstępstwa	Odstępstwa dotyczące samolotów nieskomplikowanych technicznie, MTOM nie większa niż 2000 kg, loty VFR w dzień
	CAT.OP.MPA.151 lit. c)	Polityka paliwowa – odstępstwa	Odstępstwa dotyczące śmigłowców nieskomplikowanych technicznie oraz operacji śmigłowcowych o charakterze lokalnym
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów OPERACJE Z JEDNYM PILOTEM BEZ PERSONELU POKŁADOWEGO INSTRUKCJE BEZPIECZEŃSTWA DLA PASAŻERÓW	Odstępstwa dotyczące operacji z jednym pilotem bez personelu pokładowego
	CAT.OP.MPA.175	Przygotowanie lotu	Odstępstwa dotyczące samolotów nieskomplikowanych technicznie w lotach A-do-A według VFR; lokalnych operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu śmigłowców nieskomplikowanych technicznie
AMC1	CAT.OP.MPA.175 lit. a)	Przygotowanie lotu OPERACYJNY PLAN LOTU – SKOMPLIKOWANE TECHNICZNIE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM	Nie ma zastosowania do nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych
AMC1	CAT.OP.MPA.175 lit. a)	Przygotowanie lotu OPERACYJNY PLAN LOTU – INNE NIŻ SKOMPLIKOWANE TECHNICZNIE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM ORAZ OPERACJE LOKALNE	Nie ma zastosowania do samolotów nieskomplikowanych technicznie w lotach A-do-A według VFR; lokalnych operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu śmigłowców nieskomplikowanych technicznie  Odstępstwa dotyczące nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych inne niż dla lotów A-do-A według VFR oraz

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
			operacji lokalnych innych niż operacje wykonywane przy użyciu śmigłowców nieskomplikowanych technicznie według VFR w dzień
GM1	CAT.OP.MPA.175 lit. b) pkt 5)	Przygotowanie lotu TABELE PRZELICZENIOWE	Nie ma zastosowania do samolotów nieskomplikowanych technicznie w lotach A-do-A według VFR; lokalnych operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu śmigłowców nieskomplikowanych technicznie
	CAT.OP.MPA.180	Dobór lotnisk – samoloty	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.181	Dobór lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych – śmigłowce	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Dobór lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych – śmigłowce PROGNOZA LOTNISKOWA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Dobór lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych – śmigłowce LĄDOWISKO ZAPASOWE NA MORZU	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Dobór lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych – śmigłowce PROGNOZA LOTNISKOWA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 lit. b) pkt 1)	Dobór lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych – śmigłowce LOTNISKO NADBRZEŻNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 lit. d)	Dobór lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych – śmigłowce LĄDOWISKO ZAPASOWE NA MORZU	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.185	Minima planowania dla lotów IFR – samoloty	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Minima planowania dla IFR – samoloty MINIMA PLANOWANIA DLA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		LOTNISK ZAPASOWYCH	
GM2	CAT.OP.MPA.185	Minima planowania dla IFR – samoloty PROGNOZY POGODY DLA LOTNISK	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.186	Minima planowania dla lotów IFR – śmigłowce	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Minima planowania dla IFR – samoloty MINIMA PLANOWANIA DLA LOTNISK ZAPASOWYCH	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.210	Członkowie załogi na stanowiskach	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – załoga wieloosobowa/operacje z personelem pokładowym
AMC1	CAT.OP.MPA.210 lit. b)	Członkowie załogi na stanowiskach MIEJSCA SIEDZĄCE PERSONELU POKŁADOWEGO	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – operacje z personelem pokładowym
	CAT.OP.MPA.220	Pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.OP.MPA.245	Warunki meteorologiczne – wszystkie statki powietrzne	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.246	Warunki meteorologiczne – samoloty	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.255	Lód i inne zanieczyszczenia – procedury w locie	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – loty w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Lód i inne zanieczyszczenia – procedury w locie LOT W PRZEWIDYWANYCH LUB ISTNIEJĄCYCH WARUNKACH OBLODZENIA - SAMOLOTY	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – loty w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Lód i inne zanieczyszczenia –	Nie dotyczy operacji zarobkowego

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		procedury w locie LOT W PRZEWIDYWANYCH LUB ISTNIEJĄCYCH WARUNKACH OBLODZENIA – ŚMIGŁOWCE	transportu lotniczego typu A-do-A – loty w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Gospodarka paliwem w locie – śmigłowce SKOMPLIKOWANE TECHNICZNIE ŚMIGŁOWCE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM, OPERACJE INNE NIŻ LOKALNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/operacje inne niż lokalne
GM1	CAT.OP.MPA.290	Wykrywanie bliskości ziemi PROGRAMY SZKOLENIA ZAŁÓG LOTNICZYCH W ZAKRESIE ZBLIŻENIOWEGO SYSTEMU OSTRZEŻANIA O PRZESZKODACH TERENU (TAWS)	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.OP.MPA.295	Użycie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS) PROGRAMY SZKOLENIA ZAŁÓG LOTNICZYCH W ZAKRESIE ACAS	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.OP.MPA.295	Użycie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS) INFORMACJE OGÓLNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.OP.MPA.295	Użycie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (ACAS)	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.OP.MPA.305	Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305 lit. e)	Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia ODNIESIENIA WZROKOWE DLA PODEJŚĆ WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.OP.MPA.310	Procedury operacyjne – wysokość progowa – samoloty	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Przepisy ogólne DANE O MOKRYCH I	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A –

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		ZANIECZYSZCZONYCH DROGACH STARTOWYCH	skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.200	Przepisy ogólne	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.205	Start STRATA DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ SPOWODOWANA USTAWIANIEM SAMOLOTU W OSI DROGI	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.POL.A.205	Start STAN NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.205	Start	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.210	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie PRZEWYŻSZENIE NAD PRZESZKODAMI PO STARCIE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC2	CAT.POL.A.210	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie WPŁYW PRZECHYLENIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC3	CAT.POL.A.210	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie WYMAGANA DOKŁADNOŚĆ NAWIGACYJNA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.POL.A.210	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie PROCEDURY AWARYJNE DOTYCZĄCE PRZEWYŻSZENIA NAD PRZESZKODAMI	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.210	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
AMC1	CAT.POL.A.215	Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym (OEI) ANALIZA TRASY	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.215	Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym (OEI)	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.220	Lot po trasie – samoloty napędzane co najmniej trzema silnikami z dwoma silnikami niepracującymi	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC2	CAT.POL.A.225	Lądowanie – lotniska docelowe i zapasowe NIEUDANE PODEJŚCIE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.225	Lądowanie – lotniska docelowe i zapasowe	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.225	Lądowanie – lotniska docelowe i zapasowe POMIAR WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.POL.A.225	Lądowanie – lotniska docelowe i zapasowe GRADIENT NIEUDANEGO PODEJŚCIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.230	Lądowanie – lotniska docelowe i zapasowe WYZNACZANIE AUTOMATYCZNYCH DANYCH OSIĄGÓW DOTYCZĄCYCH DŁUGOŚCI LĄDOWANIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.230	Lądowanie – suche drogi startowe	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.POL.A.230	Lądowanie – suche drogi startowe MASA DO LĄDOWANIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
			powietrzne
	CAT.POL.A.235	Lądowanie – mokre i zanieczyszczone drogi startowe	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.240	Zgoda na operacje ze zwiększonymi przechyleniami	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.245	Zgoda na operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.250	Zgoda na operacje krótkiego lądowania	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.310	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie – samoloty wielosilnikowe TOR WZNOSZENIA PO STARCIE – NAWIGACJA ZE WZROKOWYM UTRZYMYWANIEM KURSU	Odstępstwo dla samolotów o klasie osiągow B, loty VFR w dzień
	CAT.POL.A.310 lit. e)	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie – samoloty wielosilnikowe	Odstępstwo dla samolotów o klasie osiągow B, loty VFR w dzień
	CAT.POL.A.345	Zgoda na operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/ wysokość bramki 35 stóp [ft] lub więcej
	CAT.POL.A.400	Start	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.POL.A.400	Start STAN NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.400	Start	Nie dotyczy operacji zarobkowego

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		STRATA DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ SPOWODOWANA USTAWIANIEM SAMOLOTU W OSI DROGI	transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC2	CAT.POL.A.400	Start NACHYLENIE DROGI STARTOWEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.405	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.405	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie WPŁYW PRZECHYLENIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC2	CAT.POL.A.405	Przewyższenie nad przeszkodami po starcie WYMAGANA DOKŁADNOŚĆ NAWIGACYJNA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.410	Lot po trasie ze wszystkimi silnikami pracującymi	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.415	Lot po trasie – OEI	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.415	Lot po trasie – OEI ANALIZA TRASY	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.420	Lot po trasie – samoloty napędzane trzema lub więcej silnikami z dwoma silnikami niepracującymi	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.425	Lądowanie – lotniska docelowe i zapasowe	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
AMC1	CAT.POL.A.425	Łądowanie – lotniska docelowe i zapasowe POMIAR WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.430	Łądowanie – suche drogi startowe	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.POL.A.430	Łądowanie – suche drogi startowe WSPÓŁCZYNNIKI KOREKCJI DŁUGOŚCI ŁĄDOWANIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC2	CAT.POL.A.430	Łądowanie – suche drogi startowe NACHYLENIE DROGI STARTOWEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.POL.A.430	Łądowanie – suche drogi startowe MASA DO ŁĄDOWANIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.A.435	Łądowanie – mokre i zanieczyszczone drogi startowe	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.POL.H.110	Uwzględnianie występowania przeszkód	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.POL.H.210	Tor wznoszenia po starcie	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.POL.MAB.105	Dokumentacja i dane dotyczące masy i wyważenia	Odstępstwa dla samolotów i śmigłowców o klasie osiągnięć B w zakresie położenia środka ciężkości w dokumentacji dotyczącej masy i wyważenia
	CAT.IDE.A.120	Wyposażenie do oczyszczania szyby przedniej	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – przepis dla skomplikowanych technicznie statków powietrznych

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
AMC1	CAT.IDE.A.120	Wyposażenie do oczyszczania szyby przedniej – ŚRODKI ZAPEWNIENIA CZYSTOŚCI CZĘŚCI POWIERZCHNI SZYBY PRZEDNIEJ W CZASIE OPADÓW	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – przepis dla skomplikowanych technicznie statków powietrznych
	CAT.IDE.A.130	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR; częściowe odstępstwo dla nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych
AMC1	CAT.IDE.A.130 lit. a) pkt 5)	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące WSKAŹNIK ŚLIZGU	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 lit. b)	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące WYSOKOŚCIOMIERZE – OPERACJE IFR LUB W NOCY	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 lit. e)	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące URZĄDZENIA WSKAZUJĄCE NIESPRAWNOŚĆ URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCEGO PRZED NIEPRAWIDŁOWYM DZIAŁANIEM SYSTEMU WSKAZAŃ PRĘDKOŚCI SPOWODOWANYM KONDENSACJĄ LUB OBLODZENIEM	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 lit. i)	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące REZERWOWY WSKAŹNIK POŁOŻENIA PRZESTRZENNEGO	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 lit. j)	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		UCHWYT NA MAPY	
	CAT.IDE.A.135	Wyposażenie dodatkowe do lotów IFR z jednym pilotem	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.A.140	System ostrzegania o wysokości bezwzględnej lotu	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS) OSTRZEGANIE O NADMIERNYM ZEJŚCIU PONIŻEJ WYZNACZONEJ ŚCIEŻKI SCHODZENIA W SYSTEMIE TAWS KLASY A	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	System zapobiegania kolizjom w powietrzu (ACAS)	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/MOPSC >9/samoloty z kabiną ciśnieniową
AMC1	CAT.IDE.A.160	Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych PRZEPISY OGÓLNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/MOPSC >9/samoloty z kabiną ciśnieniową
	CAT.IDE.A.165	Wyposażenie dodatkowe do operacji w warunkach oblodzenia nocą	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – operacje w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia
	CAT.IDE.A.170	System telefonu pokładowego załogi lotniczej	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A –

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
			operacje w wieloosobowej załodze lotniczej
AMC1	CAT.IDE.A.170	System telefonu pokładowego załogi lotniczej RODZAJ TELEFONU POKŁADOWEGO ZAŁOGI LOTNICZEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – operacje w wieloosobowej załodze lotniczej
	CAT.IDE.A.175	System telefonu pokładowego załogi	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.175	System telefonu pokładowego załogi SPECYFIKACJE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.180	System nagłośnienia kabiny	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.180	System nagłośnienia kabiny SPECYFIKACJE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.185	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilotów	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.185	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilotów PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.190	Rejestrator danych lotu	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.190	Rejestrator danych lotu WYKAZ PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W SAMOLOTACH, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		DNIU 1 STYCZNIA 2016 R.	
AMC2	CAT.IDE.A.190	Rejestrator danych lotu WYKAZ PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W SAMOLOTACH, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO DNIU 1 KWIETNIA 1998 R. A PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2016 R.	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC3	CAT.IDE.A.190	Rejestrator danych lotu CHARAKTERYSTYKA PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W SAMOLOTACH, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO DNIU 1 KWIETNIA 1998 R. A PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2016 R.	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC4	CAT.IDE.A.190	Rejestrator danych lotu WYKAZ PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W SAMOLOTACH, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W OKRESIE MIĘDZY 1 CZERWCA 1990 R. A 31 MARCA 1998 R. WŁĄCZNIE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC5	CAT.IDE.A.190	Rejestrator danych lotu CHARAKTERYSTYKA PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W SAMOLOTACH, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W OKRESIE MIĘDZY 1 CZERWCA 1990 R. A 31 MARCA 1998 R. WŁĄCZNIE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC6	CAT.IDE.A.190	Rejestrator danych lotu WYKAZ PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W SAMOLOTACH, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY PRZED DNIEM 1	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		CZERWCA 1990 R.	
	CAT.IDE.A.195	Zapisy łącza danych	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.195	Zapisy łącza danych PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.IDE.A.195	Zapisy łącza danych PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.200	Zespolony rejestrator pokładowy	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.200	Zespolony rejestrator pokładowy PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.210	Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – pasażerowie niewidoczni z foteli załogi lotniczej
	CAT.IDE.A.215	Drzwi wewnętrzne i zasłony	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – duże samoloty
AMC1	CAT.IDE.A.215	Drzwi wewnętrzne i zasłony OZNAKOWANIE TABLICZKAMI	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – duże samoloty
	CAT.IDE.A.225	Ratunkowy zestaw medyczny	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.225	Ratunkowy zestaw medyczny ZAWARTOŚĆ RATUNKOWEGO ZESTAWU MEDYCZNEGO	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
AMC2	CAT.IDE.A.225	Ratunkowy zestaw medyczny PRZEWÓZ POD ZABEZPIECZENIEM	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC3	CAT.IDE.A.225	Ratunkowy zestaw medyczny DOSTĘP DO RATUNKOWEGO ZESTAWU MEDYCZNEGO	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC4	CAT.IDE.A.225	Ratunkowy zestaw medyczny UTRZYMANIE RATUNKOWEGO ZESTAWU MEDYCZNEGO	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.230	Wyposażenie tlenowe pierwszej pomocy	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – loty na wysokości ponad 25 000 stóp [ft]
GM1	CAT.IDE.A.230	Wyposażenie tlenowe pierwszej pomocy PRZEPISY OGÓLNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – loty na wysokości ponad 25 000 stóp [ft]
	CAT.IDE.A.235	Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną ciśnieniową	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową
AMC1	CAT.IDE.A.235	Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną ciśnieniową PRZEPISY OGÓLNE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową
AMC2	CAT.IDE.A.235	Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną ciśnieniową WYMOGI DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA TLENOWEGO DLA OSÓB ZAJMUJĄCYCH MIEJSCA W KABINIE ZAŁOGI LOTNICZEJ ORAZ DLA CZŁONKÓW PERSONELU POKŁADOWEGO PONAD WYMAGANĄ MINIMALNĄ LICZBĘ PERSONELU POKŁADOWEGO	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową
GM1	CAT.IDE.A.235	Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną ciśnieniową MASKI UMOŻLIWIAJĄCE SZYBKIE ZAŁOŻENIE	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
	CAT.IDE.A.245	Urządzenia do ochrony dróg oddechowych załogi	Nie dotyczy/nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową/skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.245	Urządzenia do ochrony dróg oddechowych załogi URZĄDZENIA DO OCHRONY DRÓG ODDECHOWYCH (PBE)	Nie dotyczy/nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową/skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.255	Topór i łom awaryjny	Nie dotyczy/nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową/skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.255	Topory i łomy awaryjne PRZECHOWYWANIE TOPORÓW I ŁOMÓW AWARYJNYCH	Nie dotyczy/nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – samoloty z kabiną ciśnieniową/skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.265	Środki ewakuacji awaryjnej	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – wysokość punktu wyjścia ponad 6 stóp [ft]
	CAT.IDE.A.270	Megafony	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafony UMIEJSCOWIENIE MEGAFONÓW	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.A.275	Oświetlenie i oznakowanie awaryjne	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Słuchawki nagłowne	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
AMC1	CAT.IDE.A.325	Słuchawki nagłowne PRZEPISY OGÓLNE	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Słuchawki nagłowne PRZEPISY OGÓLNE	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.A.335	Pulpit sterowania urządzeniami łączności	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.A.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia DWA NIEZALEŻNE URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia DOPUSZCZALNA LICZBA I RODZAJ WYPOSAŻENIA ŁĄCZNOŚCI I WYPOSAŻENIA NAWIGACYJNEGO	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia DOPUSZCZALNA LICZBA I RODZAJ WYPOSAŻENIA ŁĄCZNOŚCI I WYPOSAŻENIA NAWIGACYJNEGO	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia NIESPRAWNOŚĆ POJEDYNCZEGO	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		URZĄDZENIA	
AMC4	CAT.IDE.A.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia HF – WYPOSAŻENIE NA PEWNYCH TRASACH MNPS	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia STOSOWNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.H.115	Światła operacyjne	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Światła operacyjne ŚWIATŁO DO LĄDOWANIA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.H.130	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 lit. e)	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące URZĄDZENIA WSKAZUJĄCE NIESPRAWNOŚĆ URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCEGO PRZED NIEPRAWIDŁOWYM DZIAŁANIEM SYSTEMU WSKAZAŃ PRĘDKOŚCI SPOWODOWANYM KONDENSACJĄ LUB OBLODZENIEM	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 lit. f) pkt 6)	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące OŚWIETLENIE REZERWOWYCH URZĄDZEŃ DO POMIARU I	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		WYŚWIETLANIA POŁOŻENIA PRZESTRZENNEGO	
AMC1	CAT.IDE.H.130 lit. i	Operacje IFR lub wykonywane w nocy – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące UCHWYT NA MAPY	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.H.135	Wyposażenie dodatkowe do lotów IFR z jednym pilotem	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.H.160	Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych PRZEPISY OGÓLNE	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.H.165	Wyposażenie dodatkowe do operacji w warunkach oblodzenia nocą	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – loty w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia
	CAT.IDE.H.170	System telefonu pokładowego załogi lotniczej	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – loty z więcej niż jednym pilotem
AMC1	CAT.IDE.H.170	System telefonu pokładowego załogi lotniczej RODZAJ TELEFONU POKŁADOWEGO ZAŁOGI LOTNICZEJ	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – loty z więcej niż jednym pilotem
	CAT.IDE.H.175	System telefonu pokładowego załogi	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – przewóz członków załogi innych niż członkowie załogi lotniczej
AMC1	CAT.IDE.H.175	System telefonu pokładowego załogi CHARAKTERYSTYKA	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – przewóz członków załogi innych niż członkowie załogi lotniczej
	CAT.IDE.H.180	System nagłośnienia kabiny	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
	CAT.IDE.H.185	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilotów	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.H.185	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilotów PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.H.190	Rejestrator danych lotu	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.H.190	Rejestrator danych lotu WYKAZ PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W ŚMIGŁOWCACH O MCTOM PONAD 3175 KG, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO DNIU 1 STYCZNIA 2016 R.	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC2	CAT.IDE.H.190	Rejestrator danych lotu WYKAZ PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W ŚMIGŁOWCACH O MCTOM PONAD 3175 KG, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO DNIU 1 SIERPNI 1999 R., ALE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2016 R., A TAKŻE ŚMIGŁOWCACH O MCTOM PONAD 7000 KG LUB MPSC PONAD 9, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO DNIU 1 STYCZNIA 1989 R., ALE PRZED DNIEM 1 SIERPNI 1999 R.	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC3	CAT.IDE.H.190	Rejestrator danych lotu CHARAKTERYSTYKA PARAMETRÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI W ŚMIGŁOWCACH O MCTOM PONAD 3175 KG, DLA KTÓRYCH	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO DNIU 1 SIERPNI 1999 R., ALE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2016 R., A TAKŻE ŚMIGŁOWCACH O MCTOM PONAD 7000 KG LUB MPSC PONAD 9, DLA KTÓRYCH INDYWIDUALNE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU WYDANO PO RAZ PIERWSZY W DNIU LUB PO DNIU 1 STYCZNIA 1989 R., ALE PRZED DNIEM 1 SIERPNI 1999 R.	
	CAT.IDE.H.195	Zapisy łącza danych	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.H.195	Zapisy łącza danych PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
GM1	CAT.IDE.H.195	Zapisy łącza danych PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.H.200	Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie załogi lotniczej	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.H.200	Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie załogi lotniczej PRZEPISY OGÓLNE	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.H.240	Dodatkowy tlen – śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji	Odstępstwa dotyczące nieskomplikowanych technicznie śmigłowców z kabiną bez hermetyzacji
	CAT.IDE.H.270	Megafony	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafony	Nie ma zastosowania do operacji

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		UMIEJSCOWIENIE MEGAFONÓW	zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.H.275	Oświetlenie i oznakowanie awaryjne	Nie ma zastosowania do operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – skomplikowane technicznie statki powietrzne
	CAT.IDE.H.335	Pulpit sterowania urządzeniami łączności	Nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
	CAT.IDE.H.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia DWA NIEZALEŻNE URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia DOPUSZCZALNA LICZBA I RODZAJ WYPOSAŻENIA ŁĄCZNOŚCI I WYPOSAŻENIA NAWIGACYJNEGO	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia NIESPRAWNOŚĆ POJEDYNCZEGO URZĄDZENIA	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia STOSOWNE WYMAGANIA	Częściowo nie dotyczy operacji zarobkowego transportu lotniczego typu A-do-A – IFR

	Odniesienie do przepisu	Tytuł przepisu	Wyjaśnienie
		DOTYCZĄCE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ	

**Załącznik 3. Stosowane akronimy i skróty**

AAC	administracyjna komunikacja lotnicza
AAD	odchylenie od wyznaczonej wysokości bezwzględnej
AAL	над poziomem lotniska
AC	prąd przemienny
ACAS II	pokładowy system zapobiegania kolizjom 2. generacji
ADF	radiokompas
ADG	generator pneumatyczny
ADS	automatyczne zależne dozоровanie
ADS-B	automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie
ADS-C	automatyczne zależne dozоровanie – kontrakt
AeMC	centrum lotniczo-medyczne
AEO	ze wszystkimi silnikami pracującymi
AFCS	system automatycznego sterowania lotem
AFM	instrukcja użytkowania w locie
AFN	zawiadomienie o locie statku powietrznego
AFN	zawiadomienie o obiekcie kontroli ruchu lotniczego
AGL	над poziomem terenu
AHRS	układ informujący o położeniu i kursie
AIS	służby informacji lotniczej
ALS	system świateł podejścia
ALSF	system świateł podejścia z sekwencyjnymi światłami migającymi
AMC	akceptowalne sposoby spełnienia wymagań
AMSL	над średnim poziomem morza
ANP	rzeczywiste osiągi nawigacji
AOC	certyfikat przewoźnika lotniczego

APCH	podejście
APU	pomocniczy zespół napędowy
APV	procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym
AR	trasa ATS
AR	wymagana autoryzacja
AR	wymogi dotyczące organów
ARA	procedura podejścia według wskazań radaru pokładowego
ASC	Komitet Bezpieczeństwa Lotniczego
ASDA	rozporządzalna długość przerwanego startu
ATC	kontrola ruchu lotniczego
ATO	zatwierdzona organizacja szkoleniowa
ATPL	licencja pilota transportu lotniczego
ATQP	alternatywny program szkolenia i kwalifikacji
ATS	służby ruchu lotniczego
AVGAS	benzyna lotnicza
AVTAG	paliwo typu wide-cut
B-RNAV	podstawowa nawigacja obszarowa
BALS	podstawowy system świateł podejścia
CAP	parametry dostępne dla kontrolera
CDFA	podejście końcowe ze stałym zniżaniem
CDL	wykaz odstępstw od konfiguracji
CFIT	zderzenie z ziemią w locie kontrolowanym
CG	środek ciężkości
cm	centymetr
CM	zarządzanie konfiguracją/kontekstem
CMA	stałe monitorowanie bezpieczeństwa lotniczego

CMV	przeliczona widzialność meteorologiczna
CMPA	skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym
CofA	świadczenie zdatości do lotu
CPA	najbliższy punkt podejścia
CPDLC	łącze komunikacyjne danych kontroler-pilot
CPL	licencja pilota zawodowego
CRM	zarządzanie zasobami załogi
CRT	dokument reakcji na uwagi
CVR	pokładowy rejestrator rozmów w kabinie
DA	wysokość bezwzględna decyzji
D-ATIS	służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej
DC	prąd stały
DCL	pozwolenie na start
DDM	różnica w głębokości modulacji
D-FIS	łącze danych – usługa nadawania informacji o locie
DGOR	raport dot. obecności materiałów niebezpiecznych
DH	wysokość względna decyzji
DME	radiodległosciomierz
D-OTIS	łącze danych – usługa nadawania informacji z terminala operacyjnego
DR	zasięg decyzji
DSTRK	pożądana ścieżka
EASP	Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego
EC	Komisja Europejska
EFB	elektroniczny analizator lotu
EFIS	elektroniczny system instrumentów lotu
EGT	temperatura gazów spalinowych

ELT(AD)	awaryjny nadajnik lokalizacyjny (automatycznie uruchamiany)
ELT(AF)	awaryjny nadajnik lokalizacyjny (automatyczny stały)
ELT(AP)	awaryjny nadajnik lokalizacyjny (automatyczny przenośny)
ELT(S)	ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny
EPE	szacunek błędu położenia
EPR	spręż silnika
EPU	oszacowanie niepewności położenia
ERA	lotnisko zapasowe na trasie
ESSG	Europejska Grupa Sterująca ds. SAFA
ETOPS	operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi
ETSO	Europejska Norma Techniczna
EUROCAE	Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego
EVS	system polepszający widzenie
FAA	Federalna Administracja ds. Lotnictwa
FAF	pozycja rozpoczęcia podejścia końcowego
FAK	apteczka pierwszej pomocy
FALS	pełen system świateł podejścia
FANS	przyszły lotniczy system nawigacyjny
FAP	punkt rozpoczęcia podejścia końcowego
FATO	strefa podejścia końcowego i startu
FDM	monitorowanie danych lotu
FDR	rejestrator danych lotu
FFS	pełen symulator lotu
FI	instruktor latania
FL	poziom lotu
FM	modulator częstotliwości
FMS	system zarządzania lotem

FOR	obszar uwagi
FOV	obszar widoku
FSTD	szkoleniowe urządzenie symulacji lotu
ft	stopa
FTD	urządzenie do szkolenia lotniczego
g	gram
g	ciężkość
GBAS	system naziemnej stacji różnicowej
GCAS	system zapobiegania zderzeniu z ziemią
GIDS	naziemny system wykrywania oblodzenia
GLS	system lądowania GBAS
GM	wytyczne
GNSS	globalny system nawigacji satelitarnej
GPS	globalny system pozycyjny
GPWS	system ostrzegania o zbliżaniu się samolotu do ziemi
HEMS	operacje śmigłowców służb ratownictwa medycznego
HF	wysoka częstotliwość
HI/MI	wysoka intensywność / średnia intensywność
HIALS	system świateł podejścia o wysokiej intensywności
HLL	wykaz ograniczeń dla heliportu
HoT	czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu
hPa	hektopaskal
HUD	wyświetlacz przezierny
HUDLS	system lądowania z prowadzeniem typu head-up
IAF	pozycja rozpoczęcia podejścia początkowego
IALS	system świateł pośrednich podejścia
ICAO	Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego

IF	pozycja rozpoczęcia podejścia pośredniego
IFR	przepisy dla lotów według wskazań przyrządów
IGE	wpływ ziemi
ILS	system lądowania z użyciem przyrządów
IMC	warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów
inHg	całe słupa rtęci
INS	bezwładnościowy system nawigacyjny
IORS	wewnętrzny system raportowania zdarzeń
IP	punkt rozpoczęcia podejścia pośredniego
IR	przepis wykonawczy
IRNAV/IAN	zintegrowana nawigacja obszarowa
IRS	inercyjny system odniesienia
ISA	atmosfera wzorcowa
IV	dożylny
JAA	Wspólne Władze Lotnicze
JAR	wspólne wymagania lotnicze
JET 1 / A / A1	nafta
JET B	paliwo typu wide-cut
JIP	wspólna procedura wykonawcza
JP-4	paliwo typu wide-cut
km	kilometr
kN	kiloniuton
KSS	wzór Ktitorova, Simina i Sindalovskiego
kt	węzeł
LAT/LONG	szerokość / długość geograficzna
LED	dioda elektroluminescencyjna
LIFUS	praktyka w lotach liniowych pod nadzorem starszego pilota

LNAV	nawigacja boczna
LoA	dokument porozumienia
LOC	lokalizator
LOE	ocena pod kątem lotów liniowych
LOFT	szkolenie przygotowujące do lotów liniowych
LOS	powierzchnia o ograniczonych przeszkodach
LOUT	najniższa robocza temperatura operacyjna
LP	osiągi lokalizatora
LPV	podejście precyzyjne z naprowadzaniem pionowym
LRNS	system nawigacyjny dalekiego zasięgu
LVO	operacje przy ograniczonej widzialności
LVP	procedury przy ograniczonej widzialności
LVTO	start przy ograniczonej widzialności
m	metr
MALS	system świateł podejścia o średniej intensywności
MALSF	system świateł podejścia o średniej intensywności z sekwencyjnymi światłami migającymi
MALSR	system świateł podejścia o średniej intensywności ze światłami pasa
MAPt	punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu
MCTOM	maksymalna poświadczona masa startowa
MDA	minimalna wysokość bezwzględna zniżania
MDA/H	minimalna wysokość bezwzględna / względna zniżania
MDH	minimalna wysokość względna zniżania
MEA	minimalna bezpieczna wysokość na trasie
MEL	wykaz wyposażenia minimalnego
METAR	raport meteorologiczny lotniska
MGA	minimalna bezpieczna wysokość siatki
MHz	megaherc

MID	punkt środkowy
ml	mililitr
MLS	mikrofalowy system lądowania
MMEL	główny wykaz wyposażenia minimalnego
MNPS	minimalne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej
MOC	minimalne przewyższenie nad przeszkodami
MOCA	minimalna wysokość bezwzględna przewyższenia nad przeszkodami
MOPS	minimalne standardowe osiągi operacyjne
MORA	minimalna wysokość poza trasą
MPSC	maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich
mSv	milisiwert
NADP	procedura zmniejszania uciążliwości hałasu przy odlocie
NALS	brak systemu świateł podejścia
NAV	nawigacja
NDB	radiolatarnia bezkierunkowa
N <sub>F</sub>	swobodna prędkość turbiny
NM	mila morska
NOTAM	wiadomość NOTAM
NPA	podejście nieprecyzyjne
NVG	noktowizor
OAT	temperatura powietrza zewnętrznego
OCH	wysokość względna przewyższenia nad przeszkodami
OCL	zgoda na wejście do strefy oceanicznej
ODALS	wielokierunkowy system świateł podejścia
OEI	z jednym silnikiem niepracującym
OFS	powierzchnia wolna od przeszkód
OGE	bez wpływu ziemi

OIP	punkt rozpoczęcia
OM	instrukcja operacyjna
ONC	mapa nawigacyjna
OSD	dane dot. stosowności operacyjnej
otCMPA	inne niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym
PAPI	wskaźnik dokładności ścieżki podejścia
PAR	radar podejścia precyzyjnego
PBE	urządzenia do ochrony dróg oddechowych
PBN	nawigacja oparta na charakterystykach
PCDS	system urządzeń przewozu personelu
PDP	punkt wcześniej określony
PNR	punkt bez odwrotu
POH	podręcznik użytkownika samolotu dla pilota
PRM	osoba o ograniczonej możliwości poruszania się
QFE	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (lub na progu drogi startowej)
QNH	ciśnienie atmosferyczne zredukowane do średniego poziomu morza
R/T	radiotelefon
RA	sygnalizacja RA
RAT	turbina powietrza naporowego
RCC	centrum koordynacji służb ratunkowych
RCF	ograniczone paliwo na nieprzewidziane okoliczności
RCLL	światła linii centralnej drogi startowej
RFC	mapa trasowa
RNAV	nawigacja obszarowa
RNAV 5	B-RNAV, podstawowa nawigacja obszarowa
RNP	wymagane osiągi nawigacyjne

RNPX	wymagane osiągi nawigacyjne: X
ROD	prędkość schodzenia
RTCA	Komisja Radiotechniczna ds. Lotnictwa
RTZL	oświetlenie strefy przyziemienia drogi startowej
RVR	zasięg widzenia drogi startowej
RVSM	zredukowane minima separacji pionowej
SACA	ocena bezpieczeństwa statków powietrznych wspólnotowych
SAFA	ocena bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego
SAE ARP	zalecana praktyka lotnicza Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji
SALS	prosty system świateł podejścia
SALSF	krótki system świateł podejścia z sekwencyjnymi światłami migającymi
SAP	podejście stabilizowane
SAP	parametry dostępu dla systemu
SAR	poszukiwawczo-ratunkowy
SBAS	system GNSS z satelitarnym systemem wspomagającym
SCP	specjalne kategorie pasażerów
SID	standardowy odlot według wskazań przyrządów
SMS	system zarządzania bezpieczeństwem
SPECI	sprawozdanie lotnicze SPECIal
SRA	podejście do lądowania wg radaru dozorowania
SRE	radar dozorowania, który jest elementem systemu radarowego precyzyjnego podejścia
SSALF	uproszczony system świateł podejścia z sekwencyjnymi światłami migającymi
SSALR	uproszczony krótki system świateł podejścia z dodatkowymi światłami pasa
SSALS	uproszczony krótki system świateł podejścia
SSP	Krajowy Program Bezpieczeństwa
SSR	wtórny radar dozorowania (raportowanie barometrycznej wysokości)

	bezwzględnej)
STC	uzupełniający certyfikat typu
SVS	system sztucznej widzialności
TA	doradca ds. ruchu lotniczego
TAC	mapa podejść
TAFS	prognozy dla lotniska
TAS	prędkość rzeczywista lotu
TAWS	zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu
TCAS	naziemny system antykolizyjny
TCCA	Transportowe Lotnictwo Cywilne Kanady
TDP	punkt podjęcia decyzji o starcie
TDZ	strefa przyziemienia
THR	próg
TODA	rozporządzalna długość startu
TORA	rozporządzalna długość drogi startowej
TRI	instruktor na typ statku powietrznego
TSE	całkowity błąd systemu
TVE	całkowity błąd pionowy
TWIP	informacje pogodowe dla pilotów
UMS	system monitorowania zużycia
UTC	uniwersalny czas koordynowany
UTR	systemem przytrzymujący górną część tułowia
V <sub>AT</sub>	prędkość przyrządowa na progu
VDF	radionamiernik VHF
VFR	przepisy wykonywania lotów z widocznością
VHF	bardzo wysoka częstotliwość
VIS	widzialność
VMC	warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością

V <sub>MO</sub>	maksymalna prędkość użytkowania
VNAV	nawigacja pionowa
VOR	radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF
V <sub>S1G</sub>	prędkość przeciągnięcia 1 g
V <sub>SO</sub>	prędkość przeciągnięcia
V <sub>Y</sub>	prędkość maksymalnej prędkości wznoszenia
WAC	mapa lotnicza świata
WXR	radar meteorologiczny
ZFT	zerowy nalot na samolocie
ZFTT	szkolenie dla osób z zerowym nalotem na samolocie