

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia ... r.  
C

Projekt

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../...**

**z [...]**

**zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr .../.... ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

Projekt

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../...**

**z [...]**

**zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr .../.... ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając 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 oraz dyrektywę 2004/36/WE<sup>1</sup>, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Operatorzy oraz personel zaangażowany w użytkowanie konkretnych statków powietrznych muszą przestrzegać właściwych, podstawowych wymagań określonych w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (2) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 nakazuje Komisji przyjęcie przepisów wykonawczych niezbędnych dla stworzenia warunków dla bezpiecznego użytkowania statków powietrznych.
- (3) Obecne rozporządzenie rozszerza zakres rozporządzenia (UE) nr .../.... o szczególne aspekty związane z operacjami zarobkowego transportu lotniczego wykonywanymi przy użyciu szybowców i balonów oraz pewnymi operacjami lokalnymi wykonywanymi przy użyciu samolotów i śmigłowców.
- (4) Aby zapewnić sprawne przejście oraz wysoki poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy w tym zakresie, w tym najlepsze praktyki, jak również postęp naukowy i techniczny w obszarze operacji lotniczych. Należy zatem uwzględnić wymagania techniczne oraz procedury administracyjne uzgodnione pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego oraz Europejskich Wspólnych Władz Lotniczych do dnia 30 czerwca 2009 r. oraz istniejące prawodawstwo dotyczące danego środowiska krajowego.
- (5) Branży lotniczej i administracji państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie do nowych ram regulacyjnych.
- (6) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego opracowała projekt przepisów wykonawczych i przedłożyła go Komisji Europejskiej jako opinię zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 79 z 13.03.2008, s. 1.

- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

W rozporządzeniu Komisji (UE) nr .../.... wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 1 ust. 1 słowa „operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane przy użyciu samolotów i śmigłowców” zamienia się na „operacje zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów.”.
2. W art. 1 dodaje się nowy ust. 2 w następującym brzmieniu:  
„2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również szczegółowe przepisy dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej, realizowanych przy użyciu samolotów o klasie osiągow B lub śmigłowców nieskomplikowanych technicznie.”.  
Następnym ustępom nadaje się nową numerację.
3. W art. 1 dodaje się ustęp w następującym brzmieniu:  
„6. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów i sterowców na uwięzi oraz lotów na uwięzi wykonywanych przy użyciu balonów.”.
4. W art. 6 usuwa się ust. 1, a wszystkim następnym nadaje nową numerację.
5. W art. 7 wstawia się ustęp w następującym brzmieniu:  
„3. Przepisy ust. 1 i 2 mają zastosowanie również do operacji zarobkowego transportu lotniczego rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej i wykonywanych przy użyciu samolotów o klasie osiągow B lub śmigłowców nieskomplikowanych technicznie.”.
6. W art. 8 ust. 1, lit. b) zostaje zastąpiona przez „b) w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu śmigłowców, balonów i szybowców – wymogi krajowe.”.
7. W art. 10 dodaje się ustęp w następującym brzmieniu:  
„5. W drodze odstępstwa od drugiego punktu ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu postanowień załączników III i IV do rozporządzenia (UE) .../.... do:  
a) operacji zarobkowego transportu lotniczego rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej i wykonywanych przy użyciu samolotów o klasie osiągow B lub śmigłowców nieskomplikowanych technicznie przez [okres 2 lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] oraz  
b) operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców przez [okres 3 lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].”.
8. W załączniku I dodaje się następującą definicję, a wszystkim następnym definicjom nadaje nową numerację:

- „12. «Masa własna balonu» oznacza masę określaną przez zważenie balonu wraz z całym zainstalowanym w nim wyposażeniem określonym w instrukcji użytkownika w locie (AFM).”.
9. W załączniku I definicję „ciężaru handlowego” zastępuje się następującą definicją:  
„Ładunek handlowy» oznacza całkowitą masę pasażerów, bagażu, ładunku cargo i przenośnego sprzętu specjalistycznego oraz, z wyjątkiem balonów, balastu.”.
10. W załączniku II usuwa się ust. ARO.OPS.210.
11. W załączniku II ust. ARO.OPS.100 dodaje się ustęp w następującym brzmieniu:  
„c) Właściwy organ może określić szczególne ograniczenia operacyjne. Ograniczenia te są dokumentowane w charakterystyce prowadzonych operacji (OPSPECS).”.
12. W załączniku III ust. ORO.GEN.110 lit. j) na końcu zdania dodaje się „Z wyjątkiem operacji wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu samolotów lub śmigłowców ELA 2 startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz operacji wykonywanych przy użyciu szybowców i balonów.”.
13. W załączniku III ust. ORO.AOC.135, treść lit. a) pkt 4) zastępuje się następującym punktem:  
„4) Ciągła zdatność do lotu, o ile jest wymagana na mocy rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.”.
14. W załączniku III ust. ORO.AOC.140 na początku pierwszego zdania dodaje się „Z wyjątkiem operacji wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu samolotów lub śmigłowców ELA 2 startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz operacji wykonywanych przy użyciu szybowców i balonów.”.
15. W załączniku III ust. ORO.MLR.101 na początku pierwszego zdania dodaje się „Z wyjątkiem operacji wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu samolotów lub śmigłowców ELA 2 startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz operacji wykonywanych przy użyciu szybowców i balonów.”.
16. W załączniku III ust. ORO.MLR.115 lit. b) pkt 4) zastępuje się w następującym punktem:  
„(4) zawiadomienia o ładunkach specjalnych, w tym pisemne informacje dla dowódcy/pilota dowódcy dotyczące materiałów niebezpiecznych, stosownie do przypadku.”.
17. W załączniku III ust. ORO.FC.005 zastępuje się następująco:  
„a) Niniejsza podczęść ustanawia wymagania, które operator musi spełnić w zakresie wyszkolenia, doświadczenia i kwalifikacji załogi lotniczej i składa się z następujących sekcji:  
1) Sekcja 1, określająca wspólne wymagania mające zastosowanie zarówno do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych o napędzie silnikowym, jak i do wszelkich operacji zarobkowych;  
2) Sekcja 2, określająca dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego, z wyjątkiem operacji, o których mowa w lit. b) oraz  
3) Sekcja 3, określająca dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowych poza zarobkowym transportem lotniczym.

b) Operatorzy wykonujący następujące operacje zarobkowego transportu lotniczego spełniają wymagania, o których mowa w lit. a pkt 1 i pkt 3:

1) operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane przy użyciu szybowców lub balonów lub

2) operacje zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego trwające maksimum 30 minut oraz zaczynające i kończące się na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej lub w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywane według VFR w dzień przy użyciu:

(i) jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5700 kg lub MOPSC wynoszącej 5 lub

(ii) jednosilnikowych śmigłowców o MOPSC równej 5, innych niż skomplikowane technicznie śmigłowce z napędem silnikowym.”.

18. W załączniku III ust. ORO.FC.105 lit. d) zastępuje się następującym ustępem:

„d) lit. c) nie ma zastosowania w przypadku:

1) samolotów o klasie osiągów B uczestniczących w operacjach zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych według VFR w dzień oraz

2) operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego trwających maksimum 30 minut oraz zaczynających i kończących się na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej bądź w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu jednosilnikowych śmigłowców o MOPSC równej 5, innych niż skomplikowane technicznie śmigłowce z napędem silnikowym.”.

19. W załączniku III ust. ORO.FC.330 lit. a) po słowach „zadania specjalistyczne” dodaje się słowa „lub operacje zarobkowego transportu lotniczego.”.

20. W załączniku III ust. ORO.CC.100 lit. a) na początku ostatniego zdania dodaje się słowa „Z wyjątkiem balonów.”.

21. W załączniku IV podczęść A – Wymogi ogólne zostaje wstawiona nowa „Sekcja 2 – statki powietrzne bez napędu silnikowego”, zgodnie z brzmieniem z załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

22. W załączniku IV ust. CAT.OP.MPA.151 numerację lit. b) zmienia się na c) oraz dodaje się nową lit. b) w następującym brzmieniu:

„Niezależnie od lit. a), w przypadku samolotów ELA2 startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej w lotach VFR w dzień, operator określa w instrukcji operacyjnej minimalną ostateczną rezerwę paliwa. Ta minimalna ostateczna rezerwa paliwa nie może być mniejsza niż ilość paliwa pozwalająca na 45 minut lotu.”.

23. W załączniku IV podczęść B – Procedury operacyjne zostaje wstawiona nowa „Sekcja 2 – statki powietrzne bez napędu silnikowego”, zgodnie z brzmieniem z załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

24. W załączniku IV ust. CAT.POL.A.310 dodaje się nową literę e) w następującym brzmieniu:

„e) Wymogi lit. a) pkt 3)-5), lit. b) pkt 2) oraz lit. c) pkt 2) nie mają zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień.”.

25. W załączniku IV podczęść C – Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych zostają wstawione nowe sekcje „Seksja 4 – Szybowce” oraz „Seksja 5 – Balony”, zgodnie z brzmieniem z załącznika I do niniejszego rozporządzenia.
26. W załączniku IV podczęść D – Przystawy, dane i wyposażenie zostają wstawione nowe sekcje „Seksja 4 – Szybowce” oraz „Seksja 5 – Balony”, zgodnie z brzmieniem z załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

## *Artykuł 2*

### ***Wejście w życie***

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od [następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej].

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Komisji*

*[...]*

*Przewodniczący*