Załączniki do projektu rozporządzenia Komisji

w sprawie „Operacji lotniczych – OPS”

ZAŁĄCZNIK I

DEFINICJE TERMINÓW UŻYWANYCH W ZAŁĄCZNIKACH II-VIII

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:
   - Rozporządzalna długość przerwanego startu (accelerate-stop distance available, ASDA) - rozporządzalna długość rozbiegu powiększona o ewentualne zabezpieczenie przerwanego startu, o ile Państwo danego lotniska zgłosiło dostępność tego zabezpieczenia i o ile zabezpieczenie to jest w stanie wytrzymać nacisk masy samolotu w przeważających warunkach operacyjnych.
   - Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (acceptable means of compliance, AMC) - niewiążące standardy przyjęte przez Agencję w celu przedstawienia sposobów spełnienia wymagań przedstawionych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i przepisach wykonawczych do niego.
   - Lista kontrolna przyjęcia - dokument wykorzystywany podczas kontroli wyglądu zewnętrznego paczek z materiałami niebezpiecznymi i związanych z nimi dokumentów w celu ustalenia czy spełnione zostały wszystkie odpowiednie wymogi.
   - Lotnisko spełniające minima operacyjne statku powietrznego - lotnisko, na którym możliwe jest wykonywanie operacji lotniczych danym statkiem powietrznym przy uwzględnieniu jego osiągów i parametrów pasa startowego.
   - Do celów klasyfikacji pasażerów:
     (a) termin „osoba dorosła" oznacza osobę w wieku 12 lat lub starszą;
     (b) termin „dziecko/dzieci" oznacza osobę/osoby w wieku od dwóch do 12 lat; oraz
     (c) termin „niemowlę" oznacza osobę w wieku do dwóch lat.
   - Samolot - stałopłat o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną w wyniku oddziaływania powietrza na skrzydła.
   - Lot nocny z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS) - w przypadku operacji z użyciem systemu noktowizyjnego (night vision imaging system, NVIS), oznacza część lotu nocnego wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (visual flight rules, VFR), w trakcie której członek załogi korzysta z gogli noktowizyjnych (night vision goggles, NVG).
   - Statek powietrzny - urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi.
   - Alternatywne sposoby spełnienia wymagań - alternatywy do istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań lub propozycje nowych sposobów spełnienia wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, dla których Agencja nie przyjęła jeszcze odpowiednich akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań.
   - Zabezpieczenie przed oblodzeniem - w przypadku procedur naziemnych oznacza procedurę zabezpieczającą przed tworzeniem się szronu lub lodu oraz gromadzeniem się śniegu na zabezpieczanych powierzchniach statku powietrznego przez ograniczony czas (czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu).

- Balon - lżejszy od powietrza statek powietrzny bez napędu silnikowego, który utrzymuje się w locie w wyniku wykorzystania gazu lub instalowanego w nim ogrzewacza powietrza.
- Członek personelu pokładowego - odpowiednio wykwalifikowany członek załogi niebędący członkiem załogi lotniczej ani personelu technicznego, któremu przydzielono obowiązki związane z bezpieczeństwem pasażerów i lotu podczas operacji lotniczych.
- Operacja podejścia w kategorii I (CAT I) - podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie z wykorzystaniem systemu lądowania według wskazań przyrządów (instrument landing system, ILS), mikrofalowego systemu lądowania (microwave landing system, MLS), systemu lądowania GLS wykorzystującego system nawigacji satelitarnej GNSS z naziemnym systemem wspomagającym GBAS (ground-based augmented global navigation satellite system, GNSS/GBAS), radaru podejścia precyzyjnego (precision approach radar, PAR) lub systemu GNSS z satelitarnym systemem wspomagającym (satellite-based augmentation system, SBAS), z wysokością decyzji (decision height, DH) nie mniejszą niż 200 stóp i widocznością wzdłuż drogi startowej (runway visual range, RVR) nie mniejszą niż 550 m dla samolotów i 500 m dla śmigłowców.
- Operacja w kategorii II (CAT II) - operacja podejścia precyzyjnego według wskazań przyrządów i lądowania z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS przy:
  (a) DH poniżej 200 stóp, ale nie mniej niż 100 stóp; oraz
  (b) RVR nie mniej niż 300 m.
- Operacja w kategorii IIIA (CAT IIIA) - operacja podejścia precyzyjnego według wskazań przyrządów i lądowania z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS przy:
  (a) DH poniżej 100 stóp; oraz
  (b) RVR nie mniej niż 200 m.
- Operacja w kategorii IIIB (CAT IIIB) - operacja podejścia precyzyjnego według wskazań przyrządów i lądowania z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS przy:
  (a) DH poniżej 100 stóp lub bez DH; oraz
  (b) RVR poniżej 200 m, ale nie mniej niż 75 m.
- Kategoria A w odniesieniu do śmigłowców - śmigłowiec wielosilnikowy zaprojektowany z uwzględnieniem zasad określonych w odpowiednich przepisach w zakresie zdatności do lotu, według których jego silniki i instalacje posiadają zabezpieczenia przed rozprzestrzenianiem się skutków powstałych niesprawności na inne napędy i systemy, oraz którego osiągi w zakresie startu i lądowania zostały zdefiniowane w oparciu o koncepcję krytycznej niesprawności silnika i zapewniają odpowiednią wyznaczoną powierzchnię i możliwość bezpiecznego zaniechania lub kontynuowania startu lub lądowania w razie wystąpienia niesprawności silnika.
- Kategoria B w odniesieniu do śmigłowców - śmigłowiec jedno- lub wielosilnikowy, który nie spełnia standardów określonych dla kategorii A. Śmigłowce kategorii B, w przypadku niesprawności silnika, nie gwarantują możliwości bezpiecznej kontynuacji lotu i zakłada się nieplanowane lądowanie.
- Specyfikacje certyfikacyjne - wymagania techniczne przyjęte przez Agencję, wskazujące sposoby spełnienia istotnych wymagań określonych w załącznikach I, IV i Va do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

- Podejście z kręgu - wizualna faza podejścia według wskazań przyrządów, która ma na celu ustawienie statku powietrznego w pozycji do lądowania na pasie/strefie końcowego podejścia i startu (final approach and take-off area, FATO), których położenie uniemożliwia podejście do lądowania z prostej ścieżki.
- Zabezpieczenie wydłużonego startu - określony prostokątny obszar na lądzie lub na wodzie, pozostający pod kontrolą odpowiednich władz, wybrany lub przygotowany jako miejsce, nad którym samolot może wykonać część początkowego wznoszenia do określonej wysokości względnej.
- Podstawa chmur - wysokość najniższego obserwowanego lub prognozowanego fragmentu chmur w pobliżu lotniska lub miejsca operacji lotniczych lub w obrębie obszaru operacji lotniczych, standardowo mierzona względem elewacji lotniska lub, w przypadku operacji morskich, względem średniego poziomu morza.
- Dzielenie oznaczeń linii – porozumienie, zgodnie z którym przewoźnik nakłada swój kod identyfikacyjny na rejs wykonywany przez innego przewoźnika, a także sprzedaje i wydaje bilety na taki rejs.
- Gęsto zaludniony obszar - w odniesieniu do miasta, miejscowości lub osady dowolny obszar służący zasadniczo celom mieszkalnym, handlowym lub rekreacyjnym.
- Zanieczyszczona droga startowa - droga startowa, której ponad 25 % wykorzystywanej powierzchni na wymaganej długości i szerokości pokryte jest:
  (a) warstwą wody o głębokości większej niż 3 mm (0,125 cala) lub warstwą błota pośniegowego lub sypkiego śniegu odpowiadającą ponad 3 mm (0,125 cala) wody;
  (b) ubitym w twardą masę śniegiem, odpornym na dalszą kompresję, który przy odrywaniu odchodzi od powierzchni w całości lub w postaci płatów (śnieg ubity); lub
  (c) lodem lub mokrym lodem.
- Paliwo na zdarzenia nieprzewidziane - paliwo na okoliczność wystąpienia nieprzewidzianych czynników, które mogą mieć wpływ na zużycie paliwa w drodze do lotniska docelowego.
- Podejście końcowe ze stałym zniżaniem (continuous descent final approach, CDFA) - technika, zgodna z procedurami podejścia ustabilizowanego, wykonywania segmentu podejścia końcowego w procedurze podejścia nieprecyzyjnego według wskazań przyrządów polegająca na nieprzerwanym zniżaniu, bez przechodzenia do lotu poziomego, od wysokości bezwzględnej/względnej równej punktowi podejścia końcowego lub wyższej do punktu znajdującego się około 15 m (50 stóp) nad progiem drogi startowej wykorzystywanej do lądowania lub punktu, w którym powinien zostać rozpoczęty manewr wyrównania dla typu użytkowanego samolotu;
- Przeliczona widzialność meteorologiczna (converted meteorological visibility, CMV) - wartość, równoważna RVR, otrzymana z podawanej widzialności meteorologicznej.
- Członek załogi - osoba, której operator przydzielił pełnienie obowiązków na pokładzie statku powietrznego.
- Krytyczne fazy lotu - w przypadku samolotów to rozbieg, tor wznoszenia po starcie, podejście końcowe, nieudane podejście do lądowania, lądowanie, w tym

dobieg, oraz wszystkie inne fazy lotu według uznania pilota dowódcy lub dowódcy.

- Krytyczne fazy lotu - w przypadku śmigłowców to kołowanie, zawis, start, podejście końcowe, nieudane podejście do lądowania, lądowanie oraz wszystkie inne fazy lotu według uznania pilota dowódcy lub dowódcy.
- Wilgotna droga startowa - droga startowa, której powierzchnia nie jest sucha, ale obecna na niej wilgoć nie nadaje jej błyszczącego wyglądu.
- Materiały niebezpieczne (dangerous goods, DG) - wyroby lub substancje, które mogą stwarzać ryzyko dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, wykazane na liście materiałów niebezpiecznych w instrukcjach technicznych lub sklasyfikowane zgodnie z tymi instrukcjami.
- Wypadek z materiałami niebezpiecznymi - zdarzenie związane z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w wyniku którego dochodzi do poważnego lub śmiertelnego urazu ciała lub poważnej szkody w mieniu.
- Incydent z materiałami niebezpiecznymi - zdarzenie inne niż wypadek z materiałami niebezpiecznymi, związane z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, niekoniecznie mające miejsce na pokładzie statku powietrznego, w wyniku którego dochodzi do urazu ciała, szkody w mieniu, pożaru, rozbicia, rozlania, wycieku płynu lub promieniowania lub innego zajścia potwierdzającego, że nie zachowano integralności opakowania. Każde zdarzenie dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych, które stanowi poważne zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób jest również uznawane za incydent z materiałami niebezpiecznymi.
- Odladzanie - w przypadku procedur naziemnych jest to procedura oczyszczania statku powietrznego ze szronu, lodu, śniegu lub błota pośniegowego mająca na celu uzyskanie niezanieczyszczonych powierzchni.
- Zdefiniowany punkt po starcie (defined point after take-off, DPATO) - punkt leżący na torze lotu w fazie startu i początkowego wznoszenia, przed osiągnięciem którego zdolność śmigłowca do bezpiecznego kontynuowania lotu z niepracującym krytycznym zespołem napędowym nie jest zapewniona i wymagane może być przymusowe lądowanie.
- Zdefiniowany punkt przed lądowaniem (defined point before landing, DPBL) - punkt leżący na torze lotu w fazie podejścia i lądowania, po osiągnięciu którego zdolność śmigłowca do bezpiecznego kontynuowania lotu z niepracującym krytycznym zespołem napędowym nie jest zapewniona i wymagane może być przymusowe lądowanie.
- Odległość DR - odległość pozioma, którą śmigłowiec przebył od końca dostępnej długości startu.
- Umowa leasingu bez załogi - porozumienie zawarte pomiędzy przedsiębiorstwami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego (air operator certificate, AOC) najemcy.
- Sucha masa operacyjna - masa całkowita statku powietrznego gotowego do wykonania określonego typu operacji z wyłączeniem masy całego paliwa zużywalnego oraz przewożonego ładunku.
- Sucha droga startowa - droga startowa, która nie jest mokra ani zanieczyszczona, obejmująca drogi utwardzone, których pokrycie jest specjalnie przygotowane

poprzez żłobienie lub użycie porowatego materiału i utrzymywane w stanie, który daje efekt hamowania jak na drodze suchej nawet w obecności wilgoci.

- Wyniesiona strefa końcowego podejścia i startu (elevated final approach and take-off area, wyniesiona FATO) – strefa FATO położona co najmniej 3 m powyżej otaczającego terenu.
- Lotnisko zapasowe na trasie (en-route alternate, ERA) - odpowiednie lotnisko na trasie, które może być wymagane na etapie planowania.
- System polepszający widzenie (enhanced vision system, EVS) - system elektroniczny wyświetlający w czasie rzeczywistym obraz środowiska zewnętrznego dzięki wykorzystaniu czujników obrazowania.
- Strefa końcowego podejścia i startu (final approach and take-off area, FATO) - określona strefa dla operacji śmigłowcowych, nad którą wykonywana jest końcowa faza manewru podejścia do lądowania lub zawisu i z której wykonywany jest manewr startu. W przypadku śmigłowców w klasie osiągów 1, tak zdefiniowana strefa obejmuje także dostępny obszar dla zaniechanego startu.
- Monitorowanie parametrów lotu (flight data monitoring, FDM) - czynne i nieprzewidujące sankcji wykorzystywanie danych o parametrach lotu zarejestrowanych w postaci cyfrowej podczas rutynowych lotów w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego.
- Szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (flight simulation training device, FSTD) - urządzenie szkoleniowe, które:
  (a) w przypadku samolotów, jest pełnym symulatorem lotu (full flight simulator, FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (flight training device, FTD), urządzeniem do szkolenia w zakresie procedur nawigacji i procedur lotu (flight and navigation procedures trainer, FNPT) lub urządzeniem do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (basic instrument training device, BITD);
  (b) w przypadku śmigłowców, jest pełnym symulatorem lotu (FFS), urządzeniem do szkolenia lotniczego (FTD) lub urządzeniem do szkolenia w zakresie procedur nawigacji i procedur lotu (FNPT).
- Lotnisko ERA na potrzeby zmniejszenia ilości paliwa - lotnisko zapasowe na trasie wybrane w celu zmniejszenia ilości paliwa na zdarzenia nieprzewidziane.
- System lądowania GBAS (GBAS landing system, GLS) - system podejścia i lądowania wykorzystujący dane z globalnego systemu nawigacji satelitarnej GNSS wspartego przez system naziemnych stacji różnicowych GBAS zapewniający prowadzenie statku powietrznego w oparciu o jego pozycję w płaszczyźnie poziomej i pionowej wyznaczoną przez system GNSS. Na potrzeby ścieżki podejścia końcowego wykorzystuje się geometryczną bezwzględną wysokość odniesienia.
- Personel naziemnej służby ratunkowej - każda osoba uczestnicząca w akcji ratunkowej na ziemi (jak np. policjant, strażak itp.) współdziałająca ze śmigłowcową służbą ratownictwa medycznego (helicopter emergency medical services, HEMS), wykonująca zadania w jakimkolwiek stopniu związane z operacjami śmigłowcowymi.
- Zatrzymanie - formalny zakaz startu statku powietrznego oraz podjęcie kroków koniecznych do zatrzymania tego statku powietrznego.

- Wyświetlacz przezierny (head-up display, HUD) - system obrazowania, który przedstawia informacje o położeniu w zewnętrznym polu widzenia pilota, i który nie ogranicza znacznie widoku zewnętrznego.
- System lądowania z prowadzeniem typu Head-Up (head-up guidance landing system, HUDLS) - całość systemu pokładowego, który zapewnia pilotowi prowadzenie typu *head-up* podczas podejścia i lądowania lub nieudanego podejścia do lądowania. Obejmuje wszystkie czujniki, komputery, źródła zasilania, wskaźniki i elementy sterowania.
- Śmigłowiec - cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w powietrzu głównie dzięki reakcjom aerodynamicznym na co najmniej jednym napędzanym wirniku nośnym, głównie w osiach pionowych.
- Członek załogi w operacjach śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (helicopter hoist operation, HHO) - członek personelu technicznego wykonujący przydzielone mu obowiązki w zakresie obsługi wciągarki pokładowej.
- Lotnisko dla śmigłowców na morzu – strefa FATO ulokowana na pływającej lub stałej konstrukcji przybrzeżnej.
- Członek załogi HEMS - członek personelu technicznego przydzielony do lotu HEMS w celu zajęcia się osobą potrzebującą pomocy medycznej na pokładzie śmigłowca oraz do pomocy pilotowi podczas wykonywania zadania.
- Lot HEMS - lot śmigłowcem operującym na podstawie pozwolenia śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego mający na celu udzielenie pomocy medycznej w nagłej potrzebie, gdzie bezzwłoczny i szybki przewóz ma zasadnicze znaczenie, przez przewiezienie:
  (a) personelu medycznego;
  (b) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów, leków); lub
  (c) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy.
- Baza operacyjna HEMS - lotnisko, na którym członkowie załogi HEMS oraz śmigłowiec HEMS mogą dyżurować w oczekiwaniu na lot HEMS.
- Miejsce operacji śmigłowca HEMS - miejsce wybrane przez dowódcę śmigłowca podczas lotu HEMS do wykonania operacji z wykorzystaniem wciągarki pokładowej oraz do lądowania i startu.
- Lot HHO - lot śmigłowcem operującym na podstawie pozwolenia HHO, którego celem jest ułatwienie transportowania osób lub towarów za pomocą wciągarki pokładowej.
- Operacja HHO nad obszarami wodnymi - lot śmigłowcem operującym na podstawie pozwolenia HHO, którego celem jest ułatwienie transportowania osób lub towarów za pomocą wciągarki pokładowej na pokład lub z pokładu statku lub konstrukcji zlokalizowanej na morzu lub do samego morza.
- Pasażer HHO - osoba, która ma być transportowana przy pomocy wciągarki pokładowej śmigłowca.
- Miejsce wykonywania operacji HHO - określone miejsce, w którym śmigłowiec pobiera lub składa ładunek przy pomocy wciągarki pokładowej.
- Czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu (hold-over time, HoT) - przybliżony czas, w którym płyn zabezpieczający przed oblodzeniem zapobiega tworzeniu się

lodu i szronu oraz gromadzeniu się śniegu na chronionych powierzchniach samolotu.

- Nieprzyjazne środowisko - oznacza:
  (a) środowisko, w którym:
    i. wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego nie jest możliwe z powodu nieodpowiedniej powierzchni;
    ii. osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca nie mogą być właściwie zabezpieczone przed wpływem żywiołów;
    iii. służby poszukiwawczo-ratownicze nie są w stanie zapewnić lub nie mogą podjąć działania w czasie odpowiednim do spodziewanego okresu pozostawania rozbitków na łasce żywiołu; lub
    iv. zagrożenie osób lub mienia na ziemi jest niemożliwe do przyjęcia.
  (b) Poniższe obszary uznaje się za nieprzyjazne w każdym przypadku:
    i. dla operacji prowadzonych nad obszarami wodnymi, obszary na otwartym morzu na północ od równoleżnika 45N i na południe od równoleżnika 45S wyznaczone przez władze danego państwa; oraz
    ii. tereny na obszarach gęsto zaludnionych bez odpowiedniego miejsca umożliwiającego bezpieczne wykonanie lądowania przymusowego.
- Punkt decyzji o lądowaniu (landing decision point, LDP) - oznacza punkt używany do określenia osiągów podczas lądowania, od którego, po stwierdzeniu w tym punkcie niesprawności zespołu napędowego, można bezpiecznie kontynuować lądowanie bądź zainicjować jego przerwanie.
- Rozporządzalna długość lądowania (landing distance available, LDA) - długość drogi startowej deklarowana przez właściwe państwo jako dostępna oraz odpowiednia dla dobiegu lądującego samolotu
- Samolot operujący z lądu - stałopłat, który został zaprojektowany do startów i lądowań na lądzie, w tym amfibie użytkowane jako samoloty operujące z lądu.
- Lokalne operacje śmigłowcowe - dzienne loty śmigłowcowe w komercyjnym transporcie lotniczym wykonywane śmigłowcami o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (maximum certified take-off mass, MCTOM) przekraczającej 3 175 kg i maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (maximum operational passenger seating configuration, MOPSC) wynoszącej maksymalnie dziewięć miejsc, trasami po których nawigacja odbywa się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, w granicach lokalnych i określonych obszarów geograficznych wyszczególnionych w instrukcjach operacyjnych.
- Procedury ograniczonej widzialności (low visibility procedures, LVP) - procedury stosowane na lotnisku w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podczas podejść poniżej standardu w kategorii I, podejść poza standardem w kategorii II, podejść w kategorii II i III oraz startów przy ograniczonej widzialności.
- Start przy ograniczonej widzialności (low visibility take-off, LVTO) - start przy RVR w przedziale od 75 m do 400 m.
- Operacja poniżej standardu w kategorii I (Lower than Standard Category I, LTS CAT I) - operacja podejścia według wskazań przyrządów i lądowania w kategorii I z wykorzystaniem DH z kategorii I, przy RVR mniejszej niż normalnie łączona ze stosowną DH, ale nie mniejszej niż 400 m.

- Maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich (maximum operational passenger seating configuration, MOPSC) - maksymalna liczba miejsc pasażerskich zainstalowanych w statku powietrznym, z wyłączeniem miejsc załogi, ustalona do celów operacyjnych i określona w instrukcji operacyjnej. Przyjmując za podstawę maksymalną konfigurację miejsc pasażerskich ustaloną podczas procesu certyfikacyjnego mającego na celu wydanie certyfikatu typu (type certificate, TC), uzupełniającego certyfikatu typu (supplemental type certificate, STC) lub zmianę TC lub STC stosownie dla danego statku powietrznego, MOPSC można ustalić w równej lub mniejszej liczbie miejsc, zależnie od ograniczeń operacyjnych.
- Opiekun medyczny - osoba przewożona śmigłowcem w locie HEMS, a w szczególności lekarz, pielęgniarka lub ratownik medyczny.
- Noc - okres przypadający na godziny pomiędzy końcem zmroku wieczornego oraz początkiem świtu porannego albo taki okres pomiędzy zachodem i wschodem słońca, jaki właściwa miejscowo władza określi w przepisach państwa członkowskiego.
- Gogle noktowizyjne (night vision goggles, NVG) - dwuokularowe urządzenie zakładane na głowę, wzmacniające światło i poprawiające zdolność widzenia terenowych punktów odniesienia nocą.
- System noktowizyjny (night vision imaging system, NVIS) - integracja wszystkich elementów wymaganych do udanego i bezpiecznego korzystania z NVG podczas obsługi śmigłowca. W wersji minimalnej system obejmuje: NVG, oświetlenie NVIS, podzespoły śmigłowca, szkolenie i ciągłą zdatność do lotu.
- Przyjazne środowisko oznacza środowisko, w którym:
  (a) możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego;
  (b) osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca są właściwie zabezpieczone przed wpływem żywiołów; oraz
  (c) służby poszukiwawczo-ratownicze są w stanie zapewnić i mogą podjąć działania w czasie odpowiednim do spodziewanego okresu pozostawania rozbitków na łasce żywiołu.

  Za środowisko przyjazne uznaje się w każdym razie tereny na obszarach gęsto zaludnionych z odpowiednim miejscem umożliwiającym bezpieczne wykonanie lądowania przymusowego.
- Operacja podejścia nieprecyzyjnego (non-precision approach, NPA) - podejście wykonywane według wskazań przyrządów przy minimalnej wysokości zniżania (minimum descent height, MDH), lub DH w przypadku lotu techniką podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (continuous descent final approach, CDFA), wynoszącej nie mniej niż 250 stóp i RVR/CMV nie mniejszej niż 750 m dla samolotów i 600 m śmigłowców.
- Członek załogi NVIS - członek personelu technicznego przydzielony do lotu NVIS.
- Lot NVIS - lot wykonywany nocą w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (visual meteorological conditions, VMC), podczas którego załoga lotnicza korzysta z NVG w śmigłowcu operującym na podstawie pozwolenia NVIS.
- Operacje morskie - operacje, w których znaczna część lotu jest rutynowo wykonywana nad obszarami morskimi między miejscami oddalonymi od brzegu.

- Miejsce operacji lotniczej - miejsce niebędące lotniskiem, wybrane przez operatora albo pilota dowódcę lub dowódcę do wykonania operacji lądowania, startu lub załadunku zewnętrznego.
- Operacje w klasie osiągów 1 - operacje przy osiągach śmigłowca, które w razie wystąpienia niesprawności krytycznego zespołu napędowego umożliwiają wylądowanie w obrębie rozporządzalnej długości przerwanego startu albo bezpieczne kontynuowanie lotu do odpowiedniego miejsca lądowania, w zależności od tego, w jakiej fazie lotu ta niesprawność wystąpiła.
- Operacje w klasie osiągów 2 - operacje przy osiągach śmigłowca, które w razie wystąpienia niesprawności krytycznego zespołu napędowego umożliwiają bezpieczne kontynuowanie lotu, z wyjątkiem przypadków, kiedy niesprawność wystąpi we wczesnej fazie manewru startu lub w końcowej fazie manewru lądowania, kiedy to wymagane może być przymusowe lądowanie.
- Operacje w klasie osiągów 3 - operacje, podczas których, w razie wystąpienia niesprawności zespołu napędowego w dowolnym momencie lotu, w przypadku śmigłowca wielosilnikowego wymagane może być lądowanie przymusowe, a w przypadku śmigłowca jednosilnikowego lądowanie przymusowe będzie wymagane.
- Nadzór operacyjny - odpowiedzialność za rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kursu lotu na rzecz bezpieczeństwa.
- Operacja poza standardem w kategorii II (other than standard category II, OTS CAT II) - podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie z wykorzystaniem systemu ILS lub MLS, podczas którego niektóre lub wszystkie z elementów systemu oświetlenia w kategorii II dla podejść precyzyjnych nie są dostępne oraz przy:
  (a) DH poniżej 200 stóp, ale nie mniej niż 100 stóp; oraz
  (b) RVR nie mniej niż 350 m.
- Samoloty w klasie osiągów A - samoloty wielosilnikowe z napędem turbośmigłowym, o MOPSC większej niż dziewięć lub maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg, a także wszystkie wielosilnikowe samoloty z napędem turboodrzutowym.
- Samoloty w klasie osiągów B - samoloty z napędem śmigłowym, o MOPSC nieprzekraczającej dziewięć i maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 5 700 kg.
- Samoloty w klasie osiągów C - samoloty napędzane silnikami tłokowymi o MOPSC większej niż dziewięć lub maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg.
- Pilot dowódca - pilot wyznaczony na dowodzącego lotem i odpowiedzialny za bezpieczne wykonanie lotu. Na potrzeby operacji w komercyjnym transporcie lotniczym, „pilot dowódca” jest określany terminem „dowódca”.
- Motoszybowiec - statek powietrzny wyposażony w co najmniej jeden silnik, posiadający właściwości szybowca przy niepracującym silniku/silnikach.
- Główne miejsce prowadzenia działalności - siedziba główna lub zarejestrowane biuro organizacji, w którym wykonywane są główne czynności finansowe i kontrola operacyjna działalności, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu.

- Ustalenie priorytetu kontroli na ziemi - wydzielenie odpowiedniej liczby kontroli na ziemi z ogółu kontroli na ziemi przeprowadzanych corocznie przez właściwy organ lub w jego imieniu zgodnie z częścią Part-ARO.
- Miejsce wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego (public interest site, PIS) - miejsce wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia operacji w imię interesu publicznego.
- Kontrola na ziemi - kontrola statku powietrznego, kwalifikacji załogi lotniczej i personelu pokładowego oraz dokumentacji lotu przeprowadzana w celu sprawdzenia zgodności z właściwymi wymaganiami.
- Czas na usunięcie usterki - ograniczenie czasu trwania operacji z niedziałającym sprzętem.
- Rozporządzalna długość przerwanego startu (rejected take-off distance available, RTODAH) - długość obszaru końcowego podejścia i startu deklarowana jako dostępna i odpowiednia do wykonania przerwanego startu przez śmigłowiec w klasie osiągów 1.
- Wymagana długość przerwanego startu (rejected take-off distance required, RTODRH) - odległość pozioma, liczona od początku startu, jaka jest wymagana do pełnego zatrzymania śmigłowca po wystąpieniu niesprawności zespołu napędowego i przerwaniu startu w punkcie decyzji startu.
- Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (runway visual range, RVR) - odległość, w granicach której pilot statku powietrznego, znajdującego się na podłużnej osi drogi startowej, może dostrzec oznaczenia na powierzchni drogi startowej lub światła wytyczające pas startowy albo wskazujące jego linię środkową.
- Bezpieczne lądowanie przymusowe - nieuniknione lądowanie lub wodowanie przy niskim ryzyku odniesienia obrażeń wśród osób na pokładzie statku powietrznego lub na powierzchni wody.
- Szybowiec - statek powietrzny cięższy od powietrza uzyskujący siłę nośną, niezbędną do utrzymania się w powietrzu na skutek oddziaływania powietrza na jego powierzchnie pozostające w tym czasie w niezmiennym położeniu, a podczas lotu swobodnego nie jest zależny od silnika.
- Wodnosamolot - stałopłat, który został zaprojektowany do startów i lądowań na wodzie, w tym amfibie użytkowane jako wodnosamoloty.
- Oddzielne drogi startowe - drogi startowe tego samego lotniska, które tworzą oddzielne powierzchnie lądowania. Wspomniane drogi startowe mogą nakładać się na siebie lub krzyżować ze sobą w taki sposób, że w przypadku zablokowania jednej z dróg, nie uniemożliwi to operacji planowanych na innej drodze startowej. Każda z dróg startowych posiada odrębną procedurę podejścia opartą na oddzielnej pomocy nawigacyjnej.
- Lot specjalny VFR - lot wykonywany według przepisów dla lotów z widocznością (visual flight rules, VFR) na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska, w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC.
- Podejście ustabilizowane (stabilised approach, SAp) - podejście, które wykonuje się w sposób kontrolowany i właściwy pod względem konfiguracji, mocy i utrzymania toru lotu od punktu wcześniej wyznaczonego lub z góry wyznaczonej wysokości względnej/bezwzględnej do punktu na wysokości 50 stóp nad progiem

lub do punktu, w którym rozpoczyna się wyrównanie, jeśli wysokość tego ostatniego punktu jest wyższa.

- Lotnisko zapasowe po starcie - lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może wylądować, gdyby okazało sie to konieczne krótko po starcie, a lądowanie na lotnisku odlotu było niemożliwe.
- Punkt decyzji o starcie (take-off decision point, TDP) - punkt używany do określania osiągów startowych, od którego, po stwierdzeniu w tym punkcie niesprawności zespołu napędowego, start może być przerwany albo bezpiecznie kontynuowany.
- Rozporządzalna długość startu (take-off distance available, TODA) dla samolotów - dostępna długość rozbiegu powiększona o dostępną długość zabezpieczenia kontynuowanego startu.
- Rozporządzalna długość startu (take-off distance available, TODAH) dla śmigłowców - długość strefy końcowego podejścia i startu powiększona o długość zabezpieczenia kontynuowanego startu śmigłowca (jeśli przewidziana), deklarowana jako dostępna i odpowiednia do zakończenia startu śmigłowca.
- Wymagana długość do startu (take-off distance required, TODRH) dla śmigłowców - niezbędna odległość pozioma, liczona od początku startu do punktu, w którym śmigłowiec, po niesprawności krytycznego zespołu napędowego w punkcie TDP i przy pozostałych zespołach napędowych pracujących w granicach dozwolonych ograniczeń operacyjnych, osiągnie bezpieczną prędkość startu (take-off safety speed, V_{TOSS}), wybraną wysokość względną oraz dodatni gradient wznoszenia.
- Tor wznoszenia po starcie - tor lotu w pionie i poziomie, z niepracującym krytycznym zespołem napędowym, od określonego punktu podczas startu do wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu dla samolotów i 1 000 stóp nad powierzchnią terenu dla śmigłowców.
- Masa startowa - masa własna, łącznie ze wszystkimi przedmiotami i osobami znajdującymi się na pokładzie w chwili rozpoczęcia startu w przypadku śmigłowców lub rozbiegu w przypadku samolotów.
- Rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie (take-off run available, TORA) - długość drogi startowej deklarowana przez państwo lotniska jako dostępna oraz odpowiednia dla rozbiegu startującego samolotu.
- Członek personelu technicznego - członek załogi podczas wykonywanych w ramach komercyjnego transportu lotniczego operacji HEMS, HHO lub NVIS, nienależący do załogi lotniczej ani personelu pokładowego, któremu operator przydzielił obowiązki na pokładzie statku powietrznego lub na ziemi polegające na pomocy pilotowi podczas operacji HEMS, HHO lub NVIS, które to obowiązki mogą obejmować obsługę specjalistycznego sprzętu pokładowego.
- Instrukcje techniczne (technical instructions, TI) - ostatnie aktualne wydanie *instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną*, łącznie z suplementem oraz dodatkami, zatwierdzone i opublikowane decyzją Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.
- Motoszybowiec turystyczny - określona kategoria szybowców z napędem, posiadających zamontowany na stałe, niechowany silnik i niechowane śmigło. Może samodzielnie wystartować i wznosić się tylko za pomocą własnego napędu, zgodnie z instrukcją użytkowania w locie.

- Ładunek handlowy - całkowita masa pasażerów, bagażu, ładunku cargo i przenośnego sprzętu specjalistycznego, łącznie z balastem.
- Lot NVIS bez wspomagania - w przypadku operacji NVIS, część lotu VFR wykonywana nocą, podczas której członek załogi nie korzysta z NVG.
- Przedsiębiorstwo - dowolna osoba fizyczna lub prawna, o charakterze komercyjnym lub nie, albo organ urzędowy, niezależnie od tego czy posiada własną osobowość prawną czy nie.
- V_1 - maksymalna prędkość podczas startu, przy której pilot musi podjąć pierwsze działanie zmierzające do zatrzymania samolotu w granicach długości przerwanego startu. V_1 oznacza również minimalną prędkość podczas startu, po wystąpieniu awarii krytycznego zespołu napędowego przy prędkości V_{EF}, przy której pilot może kontynuować start i osiągnąć wymaganą wysokość względną nad powierzchnią startu w granicach długości startu.
- V_{EF} - prędkość, przy której zakłada się wystąpienie awarii krytycznego zespołu napędowego podczas startu.
- Podejście z widocznością - podejście do lądowania, gdy niewykonana jest część lub całość procedury podejścia według przyrządów i podejście wykonuje się na podstawie obserwacji terenu.
- Umowa leasingu z załogą - porozumienie zawarte pomiędzy przedsiębiorstwami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany na podstawie AOC leasingodawcy.
- Mokra droga startowa - droga startowa, której powierzchnia pokryta jest wodą lub jej odpowiednikiem na głębokość mniejszą od tej podanej w definicji „zanieczyszczonej drogi startowej" lub gdy obecna na powierzchni drogi wilgoć nadaje jej błyszczący wygląd, przy jednoczesnym braku znacznych połaci stojącej wody.

ZAŁĄCZNIK II

WYMOGI URZĘDOWE DOTYCZĄCE OPERACJI POWIETRZNYCH

PART-ARO

ARO.GEN.005 Zakres

Niniejsza część ustanawia wymogi dotyczące systemu administracji i zarządzania, które mają być spełnione przez Agencję i państwa członkowskie w celu wdrożenia i egzekwowania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia w zakresie operacji powietrznych w lotnictwie cywilnym.

PODCZĘŚĆ GEN — WYMOGI OGÓLNE

Sekcja 1 — Postanowienia ogólne

ARO.GEN.115 Dokumentacja nadzoru

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

ARO.GEN.120 Sposoby spełnienia wymagań

(a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (acceptable means of compliance, AMC), które można wykorzystywać do uzyskania zgodności z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008[1] i przepisami wykonawczymi do niego. W przypadku zgodności z AMC, spełnione zostają odpowiednie wymogi przepisów wykonawczych.

(b) Do spełnienia przepisów wykonawczych można wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

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

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

---

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. *Dz.U. L 79 z 19.3.2008, str. 1,* zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r., *Dz.U. L 309 z 24.11.2009, str. 51.*

.

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

(1) zawiadamia wnioskodawcę o możliwości wdrożenia proponowanych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań oraz, w razie potrzeby, dokonuje odpowiednich zmian w pozwoleniu lub certyfikacie wnioskodawcy; oraz

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

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

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

(2) bez zbędnej zwłoki zawiadamia o nich Agencję.

Właściwy organ dostarcza Agencji pełny opis alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, w tym wszelkich istotnych zmian w procedurach, wraz z oceną wykazującą spełnienie przepisów wykonawczych.

ARO.GEN.125 Informacje przekazywane Agencji

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

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

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

(a) Bez uszczerbku dla dyrektywy 2003/42/WE[2], właściwy organ wdraża system służący odpowiedniemu gromadzeniu, analizowaniu i rozpowszechnianiu informacji dotyczących bezpieczeństwa.

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

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

(d) O środkach podejmowanych zgodnie z lit. (c) niezwłocznie informuje się wszystkie osoby i organizacje, które muszą postępować zgodnie z nimi w ramach rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego. Właściwy organ informuje o

[2] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/42/WE z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, *Dz.U. L 167 z 4.7.2003, str. 23–36.*

tych środkach również Agencję oraz, w razie konieczności podjęcia wspólnych działań, odpowiednie państwa członkowskie.

Sekcja 2 — Zarządzanie

ARO.GEN.200 System zarządzania

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

(1) udokumentowane zasady i procedury opisujące swoją strukturę organizacyjną oraz środki i metody spełniania wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego. Procedury są aktualizowane i służą jako podstawowe dokumenty robocze wewnątrz tego organu przy podejmowaniu wszelkich działań statutowych;

(2) personel w liczbie wystarczającej do wykonywania swoich zadań i obowiązków. Personel taki ma kwalifikacje do wykonywania przydzielonych mu zadań oraz posiada konieczną wiedzę, doświadczenie, a także wstępne i okresowe przeszkolenie zapewniające odpowiedni poziom kompetencji. Należy wprowadzić system planowania dostępności personelu zapewniający odpowiednie wykonywanie wszystkich zadań;

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

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

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

(b) Dla każdego obszaru swojej działalności, w tym również dla systemu zarządzania, właściwy organ wyznacza co najmniej jedną osobę odpowiedzialną za całość zarządzania realizacją działań w tym obszarze.

(c) Właściwy organ ustanawia procedury wzajemnej pomocy oraz uczestnictwa w wymianie wszelkich niezbędnych informacji z pozostałymi zainteresowanymi organami, w tym w zakresie wszelkich nieprawidłowości stwierdzonych i działań podjętych w wyniku sprawowania nadzoru nad osobami i organizacjami, które prowadzą działalność na terytorium państwa członkowskiego, ale są certyfikowane przez Agencję lub właściwy organ innego państwa członkowskiego lub składają im zgłoszenia.

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

ARO.GEN.205 Przydzielanie zadań

(a) Przydzielając osobie fizycznej lub prawnej zadanie związane ze wstępną certyfikacją lub ciągłym nadzorem nad osobami lub organizacjami podlegającymi rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i przepisom wykonawczym do niego, właściwy organ zapewnia, że:

(1) wprowadził system wstępnej i dalszej oceny:

(i) odpowiednich kwalifikacji technicznych tych osób i organizacji;

(ii) odpowiednich urządzeń i sprzętu tych osób i organizacji;

(iii) brak konfliktu interesów; oraz

(iv) w stosownych przypadkach, zgodności z kryteriami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

System ten oraz wyniki oceny są dokumentowane;

(2) zawarł z tą osobą fizyczną lub prawną udokumentowane porozumienie, zatwierdzone przez obydwie strony na odpowiednim szczeblu zarządzania, które to porozumienie wyraźnie określa:

(i) zadania do wykonania;

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

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

(iv) stosowne ubezpieczenie od odpowiedzialności; oraz

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

(b) Właściwy organ zapewnia, aby proces audytu wewnętrznego, którego wprowadzenie jest wymagane przepisem ARO.GEN.200 lit. (a) pkt (4), obejmował wszystkie wykonywane w jego imieniu zadania z zakresu certyfikacji lub ciągłego nadzoru.

ARO.GEN.210 Zmiany w systemie zarządzania

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

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

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

ARO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji

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

(1) udokumentowanych zasad i procedur funkcjonowania systemu zarządzania;

(2) szkoleń, kwalifikacji i uprawnień swojego personelu;

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

(4) procesów certyfikacji i ciągłego nadzoru nad certyfikowanymi organizacjami;

(5) procesów składania zgłoszeń i ciągłego nadzoru nad organizacjami, które złożyły zgłoszenia;

(6) szczegółów szkoleń prowadzonych przez certyfikowane organizacje oraz, w stosownych przypadkach, zapisów dotyczących FSTD wykorzystywanych podczas tych szkoleń.

(7) procesów wydawania personelowi licencji, uprawnień, certyfikatów i zaświadczeń oraz ciągłego nadzoru nad posiadaczami tych licencji, uprawnień, certyfikatów i zaświadczeń;

(8) procesów wydawania certyfikatów kwalifikacji FSTD oraz stałego nadzoru nad urządzeniami FSTD i organizacjami je obsługującymi;

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

(10) nadzoru nad operacjami statków powietrznych spoza kategorii złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym, prowadzonymi w granicach państwa członkowskiego przez operatorów niekomercyjnych utworzonych lub mających siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego;

(11) oceny i informowania Agencji o alternatywnych sposobach spełnienia wymagań proponowanych przez organizacje podlegające certyfikacji oraz oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań wykorzystywanych przez sam właściwy organ;

(12) nieprawidłowości oraz działań naprawczych i dat ich zakończenia;

(13) podjętych działań egzekwujących;

(14) informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz działań następczych; a także

(15) stosowania przepisów dotyczących zasady elastyczności zgodnie z art. 14 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(b) Właściwy organ prowadzi listę wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów dla organizacji, certyfikatów kwalifikacji FSTD oraz licencji, certyfikatów i zaświadczeń dla personelu, a także wszystkich otrzymanych przez siebie zgłoszeń.

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

Sekcja 3 — Nadzór, certyfikacja i egzekwowanie

ARO.GEN.300 Nadzór

(a) Właściwy organ weryfikuje:

(1) spełnianie wymagań mających zastosowanie do organizacji lub osób przed wydaniem stosownego certyfikatu dla organizacji, zezwolenia, certyfikatu kwalifikacji FSTD albo licencji, certyfikatu, uprawnienia lub zaświadczenia dla personelu;

(2) ciągłe spełnianie stosownych wymagań przez certyfikowane przez siebie organizacje lub organizacje, od których otrzymał zgłoszenie, a także przez osoby i posiadaczy certyfikatów kwalifikacji FSTD;

(3) ciągłe spełnianie stosownych wymagań dotyczących operacji statków powietrznych spoza kategorii złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym, prowadzonych w granicach państwa członkowskiego przez operatorów niekomercyjnych utworzonych lub mających siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego; a także

(4) wdrażanie odpowiednich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.135 lit. (c) i lit. (d).

(b) Powyższa weryfikacja:

(1) jest uzupełniana dokumentami sporządzonymi specjalnie w celu zapewnienia personelowi odpowiedzialnemu za nadzór nad bezpieczeństwem wytycznych w zakresie wykonywania przydzielonych mu funkcji;

(2) dostarcza zainteresowanym osobom i organizacjom ustalenia z przeprowadzonych działań nadzorczych w zakresie bezpieczeństwa;

(3) opiera się na audytach i kontrolach, w tym kontrolach na ziemi i kontrolach niezapowiedzianych; a także

(4) dostarcza właściwemu organowi dowodów potrzebnych w przypadku potrzeby podjęcia dalszych działań, w tym działań przewidzianych w ARO.GEN.350 i ARO.GEN.355.

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

(d) Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich, a także ich obowiązków określonych w ARO.RAMP, zakres działań nadzorczych wykonywanych na terytorium państwa członkowskiego przez osoby lub organizacje utworzone lub mające siedzibę w innym państwie członkowskim jest ustalany w oparciu o priorytety bezpieczeństwa określone w planie bezpieczeństwa oraz wyniki wcześniejszych działań nadzorczych.

(e) W przypadku gdy działalność osoby lub organizacji dotyczy Agencji lub więcej niż jednego państwa członkowskiego, właściwy organ odpowiedzialny za nadzór zgodnie z lit. (a) może wyrazić zgodę na wykonanie zadań nadzorczych przez Agencję lub właściwy organ/organy państwa członkowskiego/państw członkowskich, na terenie których prowadzona jest ta działalność. O istnieniu i zakresie takiego porozumienia informowane są wszystkie osoby i organizacje nim objęte.

(f) Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za przydatne w sprawowaniu nadzoru, w tym w przeprowadzaniu kontroli na ziemi i kontroli niezapowiedzianych.

ARO.GEN.305 Program nadzoru

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

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

(1) audyty i kontrole, w tym, stosownie do sytuacji, kontrole na ziemi i kontrole niezapowiedziane; a także

(2) spotkania między kierownikiem odpowiedzialnym i właściwym organem zapewniające posiadanie przez nich aktualnych informacji o znaczących kwestiach.

(c) Długość cyklu planowania w zakresie nadzoru, któremu podlegają organizacje certyfikowane przez odpowiedni organ oraz posiadacze certyfikatu kwalifikacji FSTD nie przekracza 24 miesięcy.

Cykl planowania w zakresie nadzoru można skrócić w przypadku pojawienia się dowodów, że stan bezpieczeństwa organizacji lub posiadacza certyfikatu kwalifikacji FTSD uległ pogorszeniu.

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

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

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

(3) nie stwierdzono nieprawidłowości poziomu 1; oraz

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

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

(d) W odniesieniu do organizacji zgłaszających swoją działalność właściwemu organowi, program nadzoru opracowuje się z uwzględnieniem specyficznego charakteru organizacji, złożoności prowadzonej przez nią działalności, wyników wcześniejszych działań nadzorczych oraz w oparciu o ocenę ryzyka związanego z działalnością danej organizacji. W zakres tego programu wchodzą audyty i kontrole, w tym, stosownie do sytuacji, kontrole na ziemi i kontrole niezapowiedziane.

(e) w odniesieniu do osób posiadających licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane przez odpowiedni organ, w zakres programu program nadzoru wchodzą kontrole, w tym, stosownie do sytuacji, kontrole niezapowiedziane.

(f) W zakres programu nadzoru wchodzi prowadzenie rejestru terminów, w których mają się odbyć audyty, kontrole i spotkania oraz terminów, w których takie audyty, kontrole i spotkania się odbyły.

ARO.GEN.310 Procedura wstępnej certyfikacji — organizacje

(a) Po otrzymaniu wniosku o wstępne wydanie certyfikatu dla organizacji, właściwy organ sprawdza czy organizacja ta spełnia stosowne wymagania.

(b) Po ustaleniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ wydaje certyfikat/certyfikaty zgodnie z treścią załączników I-III do niniejszej części. Certyfikat/certyfikaty wydaje się na czas nieokreślony. Przywileje i zakres działalności przyznane organizacji są szczegółowo określane w warunkach zezwolenia dołączonych do certyfikatu/certyfikatów.

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

ARO.GEN.315 Procedura wydawania, odnawiania, przedłużania lub zmieniania licencji, uprawnień, certyfikatów lub zaświadczeń — osoby

(a) Po otrzymaniu wniosku o wydanie, odnowienie, przedłużenie lub zmianę osobistej licencji, uprawnienia, certyfikatu lub zaświadczenia wraz z dodatkową dokumentacją, właściwy organ sprawdza czy wnioskodawca spełnia stosowne wymagania.

(b) Po ustaleniu, że wnioskodawca spełnia stosowne wymagania, właściwy organ wydaje, odnawia, przedłuża lub zmienia licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie.

ARO.GEN.330 Zmiany — organizacje

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

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

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

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

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

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

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

ARO.GEN.345 Zgłoszenia — organizacje

(a) Po otrzymaniu zgłoszenia od organizacji, która prowadzi lub zamierza prowadzić działalność podlegającą zgłoszeniu, właściwy organ sprawdza czy zgłoszenie zawiera wszystkie informacje wymagane przepisami Part-ORO i potwierdza organizacji jego otrzymanie.

(b) Jeżeli zgłoszenie nie zawiera wymaganych informacji lub zawiera informacje wskazujące na niespełnienie stosownych wymagań, właściwy organ zawiadamia o tym organizację i zwraca się o udzielenie dalszych informacji. W razie potrzeby, właściwy organ przeprowadza kontrolę organizacji. W przypadku potwierdzenia faktu niespełnienia wymagań, właściwy organ podejmuje działania określone w ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Nieprawidłowości i działania naprawcze — organizacje

(a) Organ właściwy do sprawowania nadzoru zgodnie z ARO.GEN.300 lit. (a) posiada, w ramach planu bezpieczeństwa, system analizy nieprawidłowości pod kątem ich znaczenia dla bezpieczeństwa.

(b) Właściwy organ stwierdza nieprawidłowości poziomu 1 w przypadku wykrycia znaczących niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, procedurami i instrukcjami organizacji, warunkami zezwolenia lub certyfikatu albo treścią zgłoszenia, które obniżają lub poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.

Do nieprawidłowości poziomu 1 należą:

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

(2) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu organizacji drogą fałszerstwa przedłożonej dokumentacji;

(3) dowody nadużyć lub nieuprawnionego użycia certyfikatu organizacji; oraz

(4) brak odpowiedzialnego kierownika.

(c) Właściwy organ stwierdza nieprawidłowości poziomu 2 w przypadku wykrycia jakichkolwiek niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, procedurami i instrukcjami organizacji, warunkami zezwolenia lub certyfikatu albo treścią zgłoszenia, które obniżają lub zagrażają bezpieczeństwu lotu.

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

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

(2) W przypadku nieprawidłowości poziomu 2, właściwy organ:

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

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

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

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

(e) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekwujących, w przypadku gdy organ państwa członkowskiego działający w trybie postanowień ARO.GEN.300 lit. (d) stwierdzi niezgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego po stronie organizacji certyfikowanej przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję lub zgłaszającej swoją działalność właściwemu organowi państwa członkowskiego lub Agencji, zawiadamia on ten właściwy organ i podaje stopień nieprawidłowości.

ARO.GEN.355 Nieprawidłowości i środki egzekwujące — osoby

(a) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub innych właściwy organ odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru zgodnie z ARO.GEN.300 lit. (a) stwierdzi istnienie dowodów niezgodności ze stosownymi wymaganiami po stronie osoby posiadającej licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego, właściwy organ stwierdza i rejestruje nieprawidłowość, o czym informuje na piśmie posiadacza licencji, certyfikatu, uprawnienia lub zaświadczenia.

(b) W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, właściwy organ przeprowadza dochodzenie. W przypadku potwierdzenia istnienia nieprawidłowości, właściwy organ:

(1) stosownie do przypadku, ogranicza, zawiesza lub cofa licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie w przypadku stwierdzenia problemu dotyczącego bezpieczeństwa; oraz

(2) podejmuje dalsze środki egzekwujące konieczne do zapobieżenia dalszemu istnieniu niezgodności.

(c) Gdzie stosowne, właściwy organ informuje osobę lub organizację, która wydała certyfikat lub zaświadczenie medyczne.

(d) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekwujących, jeżeli organ państwa członkowskiego działający w trybie postanowień ARO.GEN.300 lit. (d) stwierdzi istnienie dowodów niezgodności ze stosownymi wymaganiami po stronie osoby posiadającej licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, informuje on o tym ten właściwy organ.

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

PODCZĘŚĆ OPS — OPERACJE POWIETRZNE

Sekcja 1 — Certyfikacja komercyjnych operatorów lotniczych

ARO.OPS.100 Wydawanie certyfikatu operatora lotniczego

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

(b) Treść certyfikatu zawiera odpowiednie wymagania operacyjne.

ARO.OPS.105 Umowy o dzielenie oznaczeń linii

(a) Przed zezwoleniem na umowę o dzielenie oznaczeń linii, gdzie stroną umowy jest operator z kraju trzeciego, właściwy organ:

(1) sprawdza czy spełnione zostały warunki wyszczególnione w ORO.AOC.115;

(2) zapoznaje się ze sprawozdaniem z wstępnego audytu na miejscu przeprowadzonego przez operatora certyfikowanego zgodnie z przepisami Part-ORO w celu oceny spełnienia przez operatora z kraju trzeciego postanowień załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz

(3) w razie konieczności, współpracuje ze stosownym organem państwa operatora z kraju trzeciego.

(b) Zatwierdzenie umowy o dzielenie oznaczeń linii zawiesza lub cofa się w przypadku ujawnienia przez program audytu dzielenia oznaczeń linii wymagany przez ORO.AOC.115 lit. (b) pkt (2), że operator z kraju trzeciego nie utrzymał zgodności z postanowieniami załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

ARO.OPS.110 Umowy leasingu

(a) Właściwy organ wydaje zgodę na zawarcie umowy leasingu po stwierdzeniu, że operator certyfikowany zgodnie z postanowieniami Part-ORO spełnia wymagania:

(1) ORO.AOC.100 lit. (b) pkt (2) oraz lit. (c) pkt (1) i (2) dotyczące włączenia do swojego AOC statków powietrznych przyjętych w leasing bez załogi;

(2) ORO.AOC.110 lit. (c) dla statków powietrznych przyjmowanych w leasing z załogą; lub

(3) ORO.AOC.110 lit. (e) dla statków powietrznych oddawanych w leasing bez załogi.

(b) Zatwierdzenie umowy przyjęcia w leasing z załogą zawiesza lub cofa się gdy:

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

(2) leasingodawca zostaje objęty zakazem prowadzenia operacji w trybie przepisów rozporządzenia (WE) nr 2111/2005[3].

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

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

(1) odpowiednie skoordynowanie działań z właściwym organem odpowiedzialnym za ciągły nadzór nad statkiem powietrznym, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003[4], lub za operacje statku powietrznego, jeżeli jest to inny organ;

(2) terminowe wykreślenie statku powietrznego z AOC operatora.

Sekcja 2 — Zatwierdzenia

ARO.OPS.200 Procedura wydawania zatwierdzenia szczególnego

(a) Po otrzymaniu wniosku o wydanie szczególnego zatwierdzenia lub jego zmiany, właściwy organ ocenia ten wniosek zgodnie ze stosownymi wymaganiami Part-SPA oraz, stosownie do przypadku, przeprowadza u operatora odpowiednią kontrolę.

(b) Po stwierdzeniu, że operator spełnia stosowne wymagania, właściwy organ wydaje lub zmienia treść zatwierdzenia. Zatwierdzenie jest wyszczególniane w:

(1) wymaganiach operacyjnych, zgodnie z załącznikiem II do niniejszej części, dla operacji komercyjnych; lub

(2) wykazie zatwierdzeń szczególnych, zgodnie z załącznikiem III do niniejszej części, dla operacji niekomercyjnych.

ARO.OPS.205 Zatwierdzenie wykazu wyposażenia minimalnego

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

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

(c) Właściwy organ wydaje, w każdym przypadku z osobna, zezwolenie na eksploatowanie statku powietrznego poza ograniczeniami nakładanymi przez MEL, ale w ramach ograniczeń nakładanych przez główny wykaz wyposażenia minimalnego (master minimum equipment list, MMEL), jeżeli operator wykazał, a właściwy organ potwierdził warunki określone w ORO.MLR.105.

ARO.OPS.210 Określenie obszaru lokalnego

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

---

[4] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych i wyrobów lotniczych oraz części i wyposażenia lotniczego, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. *Dz.U. L 315, 28.11.2003.2005, str. 1.*

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

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

(b) Przed wydaniem zatwierdzenia, o którym mowa w CAT.POL.H.420, właściwy organ oraz organ państwa, w którym operacje takie mają być prowadzone, jeżeli są to dwie różne instytucje, rozważają przedstawione przez operatora uzasadnienie niemożności spełnienia stosownych kryteriów osiągów.

ARO.OPS.220 Zatwierdzenie operacji śmigłowcowych w miejscu wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego

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

ARO.OPS.225 Zatwierdzenie operacji na lotnisku izolowanym

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

PODCZĘŚĆ RAMP — INSPEKCJE NA ZIEMI DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH OPERATORÓW PODLEGAJĄCYCH NADZOROWI USTAWOWEMU INNEGO PAŃSTWA

ARO.RAMP.005 Zakres

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

ARO.RAMP.100 Postanowienia ogólne

(a) Statki powietrzne oraz ich załogi są kontrolowane pod kątem spełniania stosownych wymagań.

(b) Oprócz przeprowadzania kontroli na ziemi objętych realizowanym przez siebie programem nadzoru, ustanowionym zgodnie z ARO.GEN.305, właściwy organ przeprowadza kontrole na ziemi w przypadku statków powietrznych podejrzewanych o niespełnianie stosownych wymagań.

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

  (1) podaje minimalną liczbę kontroli na ziemi przeprowadzanych w ciągu roku, wynikającą z obliczeń uwzględniających dane historyczne dotyczące liczby operatorów i ich lądowań na lotniskach podlegających temu organowi; oraz

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

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

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

(2) kontroli standaryzacyjnych państwa członkowskiego; lub

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

ARO.RAMP.105 Kryteria ustalania priorytetów

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

(b) Wykaz obejmuje:

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

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

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

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

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

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

(5) statki powietrzne wykorzystywane przez operatorów z krajów trzecich, którzy po raz pierwszy wlatują, operują w granicach lub wylatują z terytorium podlegającego postanowieniom Traktatu lub których uprawnienia wydane zgodnie z AR.TCO.205 zostały ograniczone lub przywrócone po zawieszeniu lub cofnięciu.

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

ARO.RAMP.110 Gromadzenie informacji

(a) Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za przydatne do przeprowadzania kontroli na ziemi.

(b) W oparciu o wzór przedstawiony w załączniku IV, właściwy organ przygotowuje wzór sprawozdania służący zapisywaniu powyższych informacji.

ARO.RAMP.115 Kwalifikacje inspektorów przeprowadzających kontrole na ziemi

(a) Właściwy organ i Agencja dysponują wykwalifikowanymi inspektorami przeprowadzającymi kontrole na ziemi.

(b) Inspektorzy przeprowadzający kontrole na ziemi:

(1) posiadają niezbędne wykształcenie aeronautyczne lub wiedzę praktyczną stosowną do kontrolowanych przez siebie obszarów;

(2) z wynikiem pozytywnym ukończyli:

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

(A) kabina pilota;

(B) bezpieczeństwo w kabinie pasażerskiej;

(C) stan statku powietrznego;

(D) ładunek;

(ii) odpowiednie szkolenie w miejscu pracy prowadzone przez starszego inspektora kontroli na ziemi wyznaczonego przez właściwy organ lub Agencję; oraz

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

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

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

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

ARO.RAMP.120 Zatwierdzanie organizacji szkoleniowych

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

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

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

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

(4) korzysta z wykwalifikowanej kadry instruktorskiej.

(b) Jeżeli wniesie o to właściwy organ, sprawdzenie spełniania i ciągłego spełniania wymagań, o których mowa w lit. (a) jest przeprowadzane przez Agencję.

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

(1) wstępne szkolenie teoretyczne;

(2) wstępne szkolenie praktyczne;

(3) szkolenie okresowe.

ARO.RAMP.125 Sposób przeprowadzania kontroli na ziemi

(a) Kontrole na ziemi są przeprowadzane w ustandaryzowany sposób z wykorzystaniem formularza znajdującego się w załączniku V.

(b) W trakcie przeprowadzania kontroli na ziemi, inspektorzy dokładają wszelkich starań w celu uniknięcia nieuzasadnionego opóźnienia kontrolowanego statku powietrznego.

(c) Po zakończeniu kontroli na ziemi, pilot dowódca lub, w przypadku jego nieobecności, innych członek załogi lotniczej albo przedstawiciel operatora jest informowany o wynikach kontroli przy użyciu formularza znajdującego się w załączniku V.

ARO.RAMP.130 Kategoryzacja nieprawidłowości

(a) Dla każdej kontrolowanej pozycji definiuje się trzy kategorie możliwego braku zgodności ze stosownymi wymaganiami. Określa się je mianem nieprawidłowości. Wyróżnia się następujące kategorie nieprawidłowości:

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

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

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

ARO.RAMP.135 Działania po wykryciu nieprawidłowości

(a) W przypadku nieprawidłowości kategorii 2 lub 3, właściwy organ lub, gdzie to stosowne, Agencja:

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

(2) informuje właściwy organ państwa operatora oraz, w stosownych przypadkach, państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, a także państwa, w którym wydano licencje załodze lotniczej. W stosownym przypadku, właściwy organ lub Agencja wymaga potwierdzenia przyjęcia przez operatora działań naprawczych podjętych niego zgodnie z ARO.GEN.350 lub ARO.GEN.355.

(b) Oprócz postanowień lit. (a), w przypadku nieprawidłowości kategorii 3, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w postaci:

(1) nałożenia ograniczeń dotyczących eksploatacji statku powietrznego;

(2) wezwania do podjęcia natychmiastowych działań naprawczych;

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

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

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

ARO.RAMP.140 Zatrzymanie statku powietrznego

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

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

(2) zatrzymuje statek powietrzny.

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

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

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

(1) pozwolenie na loty zgodnie rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003, dla statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim;

(2) pozwolenie na loty lub równoważny dokument wydany przez państwo operatora lub państwo rejestracji, dla statku powietrznego zarejestrowanego w kraju trzecim, a eksploatowanego przez operatora z UE lub kraju trzeciego; oraz

(3) stosownie do przypadku, pozwolenie z krajów trzecich, nad którymi statek powietrzny będzie przelatywać.

ARO.RAMP.145 Sprawozdawczość

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

(b) Właściwy organ lub Agencja wprowadza do centralnej bazy danych wszelkie informacje przydatne w stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów

wykonawczych do niego oraz w realizacji przez Agencję zadań przydzielonych na mocy niniejszej części, w tym informacje, o których mowa w ARO.RAMP.110 lit. (a).

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

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

ARO.RAMP.150 Zadania koordynacyjne Agencji

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

(1) informacji, o których mowa w ARO.RAMP.110 i ARO.RAMP.125, z wykorzystaniem formularzy przedstawionych w załącznikach IV i VI; oraz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARO.RAMP.155 Sprawozdanie roczne

Agencja przygotowuje i przedkłada Komisji Europejskiej sprawozdanie roczne z funkcjonowania systemu kontroli na ziemi, zawierające co najmniej następujące informacje:

(a) stan zaawansowania systemu;

(b) informacje na temat kontroli przeprowadzonych w danym roku;

(c) analiza wyników kontroli ze wskazaniem kategorii stwierdzonych nieprawidłowości;

(d) działania podjęte w danym roku;

(e) propozycje dalszych ulepszeń systemu kontroli na ziemi; oraz

(f) załączniki zawierające wykazy kontroli uporządkowane według państwa operacji, typu statku powietrznego, operatora oraz częstotliwości występowania danej nieprawidłowości.

ARO.RAMP.160 Upublicznianie informacji

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

DODATEK I DO ZAŁĄCZNIKA II

<table>
<tr><td colspan="3">CERTYFIKAT OPERATORA LOTNICZEGO
(Zakres zatwierdzenia dla operatorów lotniczych)

Rodzaje operacji: Komercyjny transport lotniczy (CAT) ☐ Pasażerski; ☐ Towarowy;
☐ Inny[1]:……..
Komercyjne operacje specjalistyczne (SPO) ☐[2]……..</td></tr>
<tr><td rowspan="2">5</td><td>Państwo operatora[3]</td><td rowspan="2">[5]</td></tr>
<tr><td>Organ wydający[4]</td></tr>
<tr><td>Nr AOC[6]:</td><td rowspan="4">Nazwa operatora[7]
Nazwa handlowa[8]
Adres operatora[10]:
Telefon[11]:
Faks:
E-mail:</td><td rowspan="4">Operacyjne osoby do kontaktu:[9]
Szczegóły dotyczące osób do kontaktu nadzorujących operacje, z którymi bez zbędnej zwłoki można się skontaktować, wymienione są w .....[12] .</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Niniejszy certyfikat zaświadcza, że ……..[13] jest upoważniony do wykonywania komercyjnych operacji lotniczych w zakresie określonym w załączonych wymaganiach operacyjnych, zgodnie z instrukcją operacyjną, załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego.</td></tr>
<tr><td>Data wydania[14]:</td><td colspan="2">Imię, nazwisko i podpis[15]:
Tytuł:</td></tr>
</table>

1. Określenie innych rodzajów przewozów.
2. Podać rodzaj operacji, np. rolnicze, budowlane, wykonywanie fotografii, miernictwo, obserwacja i patrolowanie, reklama lotnicza.
3. Zastąpić nazwą państwa operatora.
4. Zastąpić określeniem właściwego organu wydającego zatwierdzenie.
5. Tylko do użytku właściwego organu.
6. Numer zatwierdzenia nadany przez właściwy organ.
7 Zastąpić zarejestrowaną nazwą operatora.
8. Nazwa handlowa operatora, jeżeli inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis „Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą" (doing business as, DBA).
9. Dane kontaktowe to numer telefonu i faksu, wraz numerem kierunkowym kraju, oraz adres e-mail (jeżeli jest dostępny), pod którymi można się bez zbędnej zwłoki skontaktować z osobą nadzorującą operacje w sprawach dotyczących operacji lotniczych,

zdatności do lotu, kompetencji załogi lotniczej i personelu pokładowego, materiałów niebezpiecznych i innych.

10. Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.
11. Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
12. Wstawić nazwę kontrolowanego dokumentu, przewożonego na pokładzie statku powietrznego, w którym wymienia się dane kontaktowe, wraz ze wskazaniem odpowiedniej strony lub jednostki redakcyjnej tekstu, np. „dane kontaktowe … są wymienione w instrukcji operacyjnej, Gen/Basic, rozdział 1, pkt 1.1" lub „… są wymienione w wymaganiach operacyjnych, str. 1" lub „… są wymienione w załączniku do niniejszego dokumentu".
13. Zarejestrowana nazwa operatora.
14. Data wydania AOC (dd-mm-rrrr).
15. Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo, AOC można opatrzyć oficjalną pieczęcią.

FORMULARZ EASA 138 wydanie 1

DODATEK II DO ZAŁĄCZNIKA II

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

1. Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
2. Wstawić przypisany numer certyfikatu operatora lotniczego (AOC).
3. Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis „Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą" (doing business as, DBA)
4. Data wydania wymagań operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.
5 Wpisać nadane przez ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232).
6. Znaki rejestracyjne podaje się w wymaganiach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W ostatnim przypadku, w wymaganiach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej. Jeżeli nie wszystkie zatwierdzenia szczególne dotyczą danego modelu statku powietrznego, znaki rejestracyjne statku powietrznego można umieścić w kolumnie „Uwagi" dotyczącej odpowiedniego zatwierdzenia szczególnego.
7. Wymienić dozwolone obszary geograficzne prowadzenia operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej, albo granic narodowych lub regionalnych).
8. Wymienić specjalne ograniczenia mające zastosowanie (np. tylko VFR, tylko dzień itp.).
9. W tej kolumnie wpisać dozwolone kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).
10. Wpisać odpowiednią kategorię podejścia precyzyjnego: CAT I, II, IIIA, IIIB lub IIIC. Wpisać minimalny zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość decyzji (DH) w stopach. Jedna linia dla każdej wymienionej kategorii podejścia.
11. Wpisać, w metrach, zatwierdzony minimalny RVR do startu. Jedna linia dla każdego zatwierdzenia, jeżeli wydano różne zatwierdzenia.
12. Pole N/A (nie dotyczy) można zaznaczyć tylko w przypadku gdy maksymalny pułap statku powietrznego nie przekracza FL290.
13. Operacje o wydłużonym zasięgu (ETOPS) odnoszą się obecnie tylko do dwusilnikowych statków powietrznych. Dlatego, jeżeli dany model statku powietrznego ma mniej lub więcej niż dwa silniki, można zaznaczyć pole N/A.
14. Można podać również odległość graniczną (w NM) oraz typ silnika.
15. Nawigacja oparta na osiągach (performance-based navigation, PBN): na każde zatwierdzenie PBN przeznacza się jeden wiersz (np. nawigacja obszarowa (RNAV) 10, RNAV 1, wymagana charakterystyka nawigacyjna (RNP) 4,…), z odpowiednimi ograniczeniami lub warunkami podanymi w kolumnie „Wyszczególnienie" lub „Uwagi".
16. Ograniczenia, warunki i podstawa prawna zatwierdzeń operacyjnych powiązanych z zatwierdzeniami PBN (np. globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS), radioodległościomierz/DME/bezwładnościowy układ odniesienia (DME/DME/IRU), …).
17. Zezwolenie na prowadzenie szkoleń i egzaminów dla kandydatów na członka personelu pokładowego, zgodnie z Part-CC.
18. Zezwolenie na wydawanie zaświadczeń dla członków personelu pokładowego, zgodnie z Part-CC.

19. Wpisać imię i nazwisko/nazwę osoby/organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatności do lotu oraz przepis, który nakłada taki wymóg np. Part-M, podczęść G.
20. Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, operacje śmigłowcowe w miejscu wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowcowe w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowcowe bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS, statek powietrzny wykorzystywany w operacjach niekomercyjnych).

FORMULARZ EASA 139 wydanie 1

DODATEK III DO ZAŁĄCZNIKA II

Wykaz zatwierdzeń szczególnych Operacje niekomercyjne (z zastrzeżeniem warunków określonych w zatwierdzeniu oraz zawartych w instrukcji operacyjnej lub instrukcji użytkowania statku powietrznego)		
Organ wydający[5]:		
Numer wykazu zatwierdzeń szczególnych[6]: Nazwa operatora: Data[7]: Podpis:		
Model statku powietrznego i znaki rejestracyjne[8]:		
Rodzaje operacji specjalistycznych (specialised operation, SPO), jeżeli mają zastosowanie: ☐[9]……..		
Zatwierdzenia szczególne[10]:	Wyszczególnienie[11]	Uwagi
…		
…		
…		
…		
…		

FORMULARZ EASA 140 wydanie 1

5 Wstawić nazwę i dane teleadresowe.

6 Wstawić stosowny numer.

7 Data wydania szczególnych zatwierdzeń (dd-mm-rrrr) oraz podpis przedstawiciela właściwego organu.

8 Wpisać nadane przez Zespół ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Komercyjnego (CAST)/ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Taksonomia CAST/ICAO dostępna na stronie: http://www.intlaviationstandards.org/.
Znaki rejestracyjne powinny być podane w wykazie zatwierdzeń szczególnych lub w instrukcji operacyjnej. W ostatnim przypadku, w wykazie zatwierdzeń szczególnych powinno się znaleźć odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

9 Podać rodzaj operacji, np. rolnicze, budowlane, wykonywanie fotografii, miernictwo, obserwacja i patrolowanie, reklama lotnicza.

10 W tej kolumnie należy wymienić zatwierdzone operacje, np. materiały niebezpieczne, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, HHO.

11 W tej kolumnie należy wymienić dozwolone kryteria dla każdego zatwierdzenia, np. wysokość decyzji oraz minima RVR dla CAT II.

DODATEK IV DO ZAŁĄCZNIKA II

Standardowy formularz sprawozdania

Właściwy organ *(nazwa)*

(Państwo)

Standardowe sprawozdanie

[1] **Nr: _._._._._._._._._-_._-_._._._.**

[2] Źródło: ……. SR

[3] Data: …..…… ……. _._._._._._._ [4] Miejsce: ……..……. _._._._

[5] (Puste)

[6] Operator: ……..……. _._._ [7] Numer AOC:

[8] Państwo: ……..……. _._ ……..……..…….
_._._._._._._._._._._._

[9] Trasa: z ….……. _._._._ [1] [0] Numer lotu: ……..…. _._._._._._._._._

[11] Trasa: do ….……. _._._._ [12] Numer lotu: ……..…. _._._._._._._._._

[13] Wyczarterowany przez operatora*: _._._ [14] Państwo czarterującego: . …….……..……. _._

* (jeżeli dotyczy)

[15] Rodzaj statku powietrznego: ……. _._._._ [16] Znak rejestracyjny: ..……...._._._._._._._._._._

[17] Numer fabryczny: ……..._._._._._._._._._._

[18] Załoga lotnicza: Państwo licencji: ….…….._._

[19] Uwagi:

…….…….…….…….…….…….…….……
…….

…….…….…….…….…….…….…….……
…….

[20] Podjęte działania:

…….…….…….…….…….…….…….……
…….

…….…….…….…….…….…….…….……
…….

[21] (Puste)

FORMULARZ EASA 135 wydanie 1

DODATEK V DO ZAŁĄCZNIKA II

Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli na ziemi					
Data:	Godzina:		Miejsce:		**Informacje dotyczące przeprowadzającego kontrolę krajowego urzędu lotnictwa cywilnego (logo, dane teleadresowe tel./faks/e-mail)**
Operator:			Państwo:	Nr AOC:	
Trasa z:	Nr lotu:		Trasa do:	Nr lotu:	
Rodzaj lotu:		Wyczarterowany przez operatora:	Rodzaj statku powietrznego:	Konfiguracja statku powietrznego:	
Państwo czarterującego:			Znak rejestracyjny:	Nr fabryczny:	
Państwo licencji załogi lotniczej:	Potwierdzenie odbioru(*)				
	Nazwisko: …….. Stanowisko: …….		Podpis: …….		

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

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

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

17	Uprząż bezpieczeństwa		
18	Wyposażenie tlenowe		
19	Samodzielne przenośne źródła światła		

12	Dostęp do wyjść awaryjnych		
13	Rozmieszczenie bagażu pasażerów		
14	Liczba miejsc		

1	Ogólne		

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

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

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

FORMULARZ EASA 136 wydanie 1

DODATEK VI DO ZAŁĄCZNIKA II

Sprawozdanie z kontroli na ziemi

Właściwy organ*(nazwa)*

(Państwo)

Sprawozdanie z kontroli na ziemi

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

Źródło: RI

Data: __.__.____ Miejsce:_____

Czas miejscowy: __:__

Operator: _____ Numer AOC:_____

Państwo: _____ Rodzaj operacji: _____

Trasa z: ..... _____ Numer lotu:_____

Trasa do: ... _____ Numer lotu:_____

Wyczarterowany przez operatora*:_____ Państwo czarterującego*: ....._____

** (jeżeli dotyczy)*

Rodzaj statku powietrznego: _____Znaki rejestracyjne:..... _____

Konfiguracja statku powietrznego: _____Numer fabryczny: ..... _____

Załoga lotnicza: Państwo licencji: _____

2. państwo licencji*: _____

** (jeżeli dotyczy)*

Nieprawidłowości:

Kod / norma / odnośnik / kategoria / nieprawidłowość Szczegółowy opis

_._._ _ _._._ _ ……
……

_._._ _ _._._ _ ……
……

_._._ _ _._._ _ ……
……

_._._ _ _._._ _ ……
……

_._._ _ _._._ _ ……
……

Klasa podjętych działań: Szczegółowy opis

☐ 3d) Natychmiastowy zakaz wykonywania operacji

☐ 3c) Statek powietrzny zatrzymany przez przeprowadzający kontrolę krajowy urząd lotnictwa cywilnego……..…

☐ 3b) Działania naprawcze przed lotem…….

☐ 3a) Ograniczenia w eksploatacji statku powietrznego…….

☐ 2) Informacja dla właściwego organu i operatora

☐ 1) Informacja dla pilota dowódcy

Informacje dodatkowe (*jeżeli są*)

Nazwisko lub nr inspektora: …….

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

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

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

19. Samodzielne przenośne źródła światła	19.		19.	
Załoga lotnicza				
20. Licencja/skład załogi lotniczej	20.		20.	
Dziennik podróży / techniczny lub równoważny dokument				
21. Dziennik podróży lub równoważny dokument	21.		21.	
22. Poświadczenie obsługi	22.		22.	
23. Zgłaszanie i usuwanie usterek (w tym dziennik techniczny)	23.		23.	
24. Kontrola przed lotem……	24.		24.	
B. Bezpieczeństwo w kabinie				
1. Stan ogólny wewnątrz kabiny	1.		1.	
2. Stanowisko personelu pokładowego i strefa odpoczynku załogi	2.		2.	
3. Apteczka pierwszej pomocy / Ratunkowy zestaw medyczny	3.		3.	
4. Gaśnice ręczne	4.		4.	
5. Kamizelki ratunkowe / środki pływające	5.		5.	
6. Stan pasów bezpieczeństwa i foteli	6.		6.	
7. Wyjście awaryjne, oświetlenie samodzielne, przenośne źródła światła	7.		7.	
8. Trapy ratunkowe/pontony (jeżeli wymagane), awaryjny nadajnik lokalizacyjny	8.		8.	
9. Zaopatrzenie w tlen (personel pokładowy i pasażerowie)	9.		9.	
10. Instrukcje bezpieczeństwa	10.		10	
11. Członkowie personelu pokładowego	11.		11	
12. Dostęp do wyjść awaryjnych	12.		12	
13. Rozmieszczenie bagażu pasażerów	13.		13	
14. Liczba miejsc	14.		14	

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

FORMULARZ EASA 137 wydanie 1

ZAŁĄCZNIK III
WYMAGANIA ORGANIZACYJNE DLA OPERACJI LOTNICZYCH
Part-ORO

ORO.GEN.005 Zakres

Niniejsza część ustala wymagania obowiązujące operatorów lotniczych prowadzących:

(a) Operacje niekomercyjne przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym; lub

(b) Operacje komercyjne.

Podczęść GEN — Wymagania ogólne

Sekcja 1 — Postanowienia ogólne

ORO.GEN.105 Właściwy organ

Na potrzeby niniejszej części, właściwym organem sprawującym nadzór nad operatorami podlegającymi obowiązkowi certyfikacji lub zgłoszenia jest:

(a) w przypadku operatorów posiadających główne miejsce prowadzenia działalności w państwie członkowskim, organ wyznaczony przez to państwo członkowskie;

(b) w przypadku operatorów posiadających główne miejsce prowadzenia działalności w kraju trzecim, Agencja;

ORO.GEN.110 Obowiązki operatora

(a) Operator odpowiada za eksploatację statku powietrznego zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, odpowiednimi wymaganiami niniejszej części oraz złożonym przez siebie zgłoszeniem lub certyfikatem.

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

(c) Operator ustanawia i utrzymuje system sprawowania kontroli operacyjnej nad każdym lotem wykonywanym zgodnie z warunkami swojego zgłoszenia lub certyfikatu.

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

(e) Operator zapewnia zaangażowanie całego personelu wyznaczonego do prowadzenia lub bezpośrednie zaangażowanie w prowadzenie operacji na ziemi i w powietrzu był prawidłowo przeszkolony, wykazał się znajomością poszczególnych czynności i był świadomy swoich obowiązków oraz znaczenia wykonywanych czynności dla całości operacji.

(f) Operator ustanawia procedury i instrukcje dla bezpiecznej eksploatacji każdego typu statku powietrznego, określające obowiązki personelu naziemnego i członków załóg dotyczące wszystkich rodzajów operacji na ziemi oraz w powietrzu. Procedury te nie nakładają na członków załóg wymogu wykonywania podczas krytycznych faz lotu czynności innych niż wymagane do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.

(g) Operator dopilnowuje, aby wszyscy jego pracownicy byli świadomi, że są zobowiązani postępować zgodnie z prawami, przepisami i procedurami państw, w których prowadzona jest działalność, odnoszącymi się do wykonywanych przez nich obowiązków.

(h) Operator ustanawia system list kontrolnych dla każdego typu statku powietrznego do użytku przez członków załóg we wszystkich fazach lotu w warunkach normalnych, nadzwyczajnych i awaryjnych, w celu zapewnienia przestrzegania procedur zawartych w instrukcji operacyjnej. Projekt list kontrolnych i sposób ich wykorzystania są zgodne z zasadą czynnika ludzkiego i uwzględniają treść najnowszej stosownej dokumentacji otrzymanej od producenta statku powietrznego.

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

(j) Operator ustanawia i utrzymuje programy szkolenia personelu zgodne z wymaganiami instrukcji technicznych. Programy szkolenia są odpowiednie do zakresu obowiązków personelu.

ORO.GEN.115 Wnioskowanie o certyfikat operatora

(a) Wniosek o wydanie lub zmianę certyfikatu operatora składa się w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ, z uwzględnieniem stosownych wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008[12] i przepisów wykonawczych do niego.

(b) Wnioskujący o wydanie wstępnego certyfikatu przedstawiają właściwemu organowi dokumentację wykazującą spełnianie przez siebie wymagań ustalonych rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego. W dokumentacji tej znajdują się procedury opisujące sposób wprowadzania i zgłaszania właściwemu organowi zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia.

ORO.GEN.120 Sposoby spełnienia wymagań

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

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

---

[12] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. *Dz.U. L 79 z 19.3.2008, str. 1*, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r., *Dz.U. L 309 z 24.11.2009, str. 51.*

.

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

(c) Operator podlegający wymogowi zgłoszenia swojej działalności zawiadamia właściwy organ w przypadku stosowania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego.

ORO.GEN.125 Warunki zatwierdzenia i przywileje operatora

Certyfikowany operator postępuje zgodnie z zakresem i przywilejami określonymi w warunkach zatwierdzenia dołączonych do certyfikatu operatora.

ORO.GEN.130 Zmiany

(a) Każda zmiana mająca wpływ na:

(1) zakres certyfikatu lub warunki zatwierdzenia operatora; lub

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

wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

(b) Operator wnioskuje o wydanie i uzyskuje od właściwego organu zatwierdzenie wszelkich zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego. Wniosek składa się przed wprowadzeniem takiej zmiany, aby umożliwić właściwemu organowi stwierdzenie ciągłej zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego oraz wprowadzenie ewentualnych poprawek do certyfikatu operatora i odpowiednich warunków zatwierdzenia dołączonych do niego.

Operator dostarcza właściwemu organowi wszelkie odpowiednie dokumenty.

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

Podczas wprowadzania takich zmian, operator prowadzi działalność na warunkach przewidzianych przez właściwy organ.

(c) Wszelkie zmiany niewymagające uprzedniego zatwierdzenia prowadzi się i zgłasza do właściwego organu w sposób określony w procedurze zatwierdzonej przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.310 lit. (c).

ORO.GEN.135 Ciągłość ważności

(a) Certyfikat operatora zachowuje ważność pod warunkiem, że:

(1) operator spełnia stosowne wymagania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, uwzględniając postanowienia dotyczące postępowania z nieprawidłowościami podane w ORO.GEN.150;

(2) właściwy organ ma zapewniony dostęp do operatora zgodnie z ORO.GEN.140 w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego; oraz

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

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

ORO.GEN.140 Dostęp

Do celów stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, operator zapewnia dostęp do każdego obiektu, statku powietrznego, dokumentu, zapisu, danych, procedur lub innych materiałów mających związek ze swoją działalnością i podlegających certyfikacji lub zgłoszeniu, niezależnie od tego czy jest zakontraktowany czy nie, wszelkim osobom upoważnionym przez:

(a) właściwy organ określony w ORO.GEN.105; lub

(b) organ działający na mocy postanowień ARO.GEN.300 lit. (d), ARO.GEN.300 lit. (e) lub ARO.RAMP.

ORO.GEN.150 Nieprawidłowości

Po otrzymaniu zawiadomienia o nieprawidłowościach, operator:

(a) identyfikuje przyczynę źródłową braku zgodności;

(b) określa plan działań naprawczych; oraz

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

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

Operator wdraża:

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

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

ORO.GEN.160 Zgłaszanie zdarzeń

(a) Operator zgłasza właściwemu organowi, a także innym organizacjom, których informowanie jest wymagane przez państwo operatora, wszelkie wypadki, poważne incydenty i zdarzenia określone w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010[13] oraz dyrektywie 2003/42/WE[14].

(b) Bez uszczerbku dla lit. (a), operator zgłasza właściwemu organowi i organizacji odpowiadającej za projekt statku powietrznego wszelkie incydenty, awarie, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych, zdarzenia mogące wskazywać obecność niedokładnych, niepełnych lub niejasnych informacji w danych dotyczących zdatności operacyjnej lub inne nieprawidłowe okoliczności, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu eksploatacji statku powietrznego, ale nie skutkowały wypadkiem ani poważnym incydentem.

---

[13] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, tekst mający znaczenie dla EOG, *Dz.U. L 295 z 12.11.2010, str. 35–50.*

[14] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/42/WE z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, *Dz.U. L 167 z 4.7.2003, str. 23–36.*

(c) Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 996/2010 oraz dyrektywy 2003/42/WE, zgłoszenia o których mowa w lit. (a) i lit. (b) są składane w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ i zawierają wszelkie znane operatorowi informacje dotyczące zdarzenia.

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

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

Sekcja 2 — Zarządzanie

ORO.GEN.200 System zarządzania

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

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

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

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

(4) utrzymywanie personelu przeszkolonego i odpowiedniego do wykonywania przydzielonych mu zadań;

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

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

(7) wszelkie dodatkowe wymagania przewidziane odpowiednimi podczęściami niniejszej części lub innych odpowiednich części.

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

ORO.GEN.205 Działania zlecone

(a) Do działań zleconych należą wszystkie działania mieszczące się w ramach zakresu udzielonego operatorowi zatwierdzenia prowadzone przez inną organizację certyfikowaną do ich wykonywania lub pracującą na podstawie zatwierdzenia udzielonego przez operatora. Operator zapewnia, by w przypadku zlecenia lub zakupienia usług lub

produktów objętych swoją działalnością, zlecone lub zakupione usługi lub produkty spełniały stosowne wymagania.

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

ORO.GEN.210 Wymagania dotyczące personelu

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

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

(c) Operator dysponuje odpowiednią liczbą wykwalifikowanego personelu do wykonywania zaplanowanych działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami.

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

(e) Operator dopilnowuje, aby cały jego personel był świadomy zasad i procedur wykonywania swoich obowiązków.

ORO.GEN.215 Wymagania dotyczące infrastruktury

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

ORO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji

(a) Operator ustanawia system dokumentowania umożliwiający odpowiednie przechowywanie i dostępność danych dotyczących wszystkich opracowanych działań, w szczególności obejmujący elementy wskazane w ORO.GEN.200.

(b) Format dokumentacji jest określany w procedurach operatora.

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

Podczęść AOC — Certyfikacja operatorów lotniczych

ORO.AOC.100 Wnioskowanie o wydanie certyfikatu operatora lotniczego

(a) Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1008/2008[15], przed rozpoczęciem komercyjnych operacji lotniczych, operator wnioskuje o wydanie i uzyskuje certyfikat operatora lotniczego (AOC) wydany przez właściwy organ.

(b) Operator przedstawia właściwemu organowi następujące informacje:

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

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

(3) opis systemu zarządzania, w tym strukturę organizacyjną;

(4) nazwisko kierownika odpowiedzialnego;

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

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

(c) Wnioskodawcy wykazują przed właściwym organem, że:

(1) spełniają wszystkie stosowne wymagania przedstawione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w niniejszej części oraz, stosownie do przypadku, w częściach Part-CAT, Part-SPO oraz Part-SPA;

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

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

ORO.AOC.105 Wymagania operacyjne i przywileje posiadacza AOC

Przywileje operatora, w tym nadane zgodnie z częścią Part-SPA, określa się w wymaganiach operacyjnych certyfikatu.

ORO.AOC.110 Umowy leasingu

Każdorazowe przyjęcie w leasing

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

(b) Operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią przyjmuje statek powietrzny w leasing z załogą tylko od takiego operatora z kraju trzeciego, na którego nie nałożono zakazu wykonywania operacji w trybie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005[16].

---

[15] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Wersja przekształcona), *Dz.U. L 293 z 31.10.2008, str. 3.*

[16] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005 z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania operacji w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o

Przyjęcie w leasing z załogą

(c) Wnioskodawca o zatwierdzenie przyjęcia statku powietrznego w leasing z załogą od operatora z kraju trzeciego wykazuje przed właściwym organem, że:

(1) operator z kraju trzeciego:

(i) posiada ważny AOC wydany zgodnie z Konwencją ICAO załącznik 6; oraz

(ii) spełnia stosowne wymagania unijne dotyczące bezpieczeństwa organizacji i operacji lotniczych lub równoważne normy;

oraz

(2) statek powietrzny posiada standardowy CofA wydany zgodnie z Konwencją ICAO załącznik 8.

Oddanie w leasing bez załogi

(d) Operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią zamierzający oddać swój samolot w leasing bez załogi wnioskuje do właściwego organu o wydanie uprzedniego zatwierdzenia. Do wniosku dołącza się kopie umowy leasingu, która ma zostać zawarta, lub opis warunków leasingu (bez uzgodnień finansowych), a także wszelkich innych stosownych dokumentów.

Oddanie w leasing z załogą

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

ORO.AOC.115 Umowy o dzielenie oznaczeń linii

(a) Umowy o dzielenie oznaczeń linii zawierane między operatorem certyfikowanym zgodnie z niniejszą częścią i operatorem z kraju trzeciego podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez właściwy organ.

(b) Aby uzyskać zatwierdzenie, operator wykazuje właściwemu organowi, że operator z kraju trzeciego:

(1) posiada ważny AOC wydany zgodnie z Konwencją ICAO załącznik 6; oraz

(2) ustanowił program audytu umów o dzielenie oznaczeń linii umożliwiający kontrolowanie i ciągłe monitorowanie spełniania wymagań.

(c) Wdrażając program audytu umów o dzielenie oznaczeń linii, o którym mowa w lit. (b) pkt (2), operator przeprowadza wstępny audyt na miejscu oraz regularne kontrole u operatora z kraju trzeciego przez cały czas obowiązywania umowy o dzielenie oznaczeń linii, w celu zapewnienia spełniania przez operatora z kraju trzeciego postanowień załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Audyt na miejscu przeprowadza się co 24 miesiące.

(d) Przebieg audytu oraz wszelkie stwierdzone nieprawidłowości dokumentuje się w sprawozdaniu z audytu. Nieprawidłowości poziomu 1 usuwa się przed zawarciem lub kontynuacją umowy o dzielenie oznaczeń linii. Nieprawidłowości poziomu 2 usuwa się w ciągu 6 miesięcy po przeprowadzeniu audytu. Wszystkie sprawozdania z audytu, w tym informacje o nieprawidłowościach oraz ich usunięciu, operator przedkłada właściwemu organowi. Wszystkie sprawozdania z audytu przechowuje się przez co najmniej 5 lat.

---

tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego operację oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE, *Dz.U. L 344 z 27.12.2005, str. 15.*

(e) Operator certyfikowany zgodnie z niniejszą częścią nie sprzedaje ani nie wydaje biletów na lot obsługiwany przez operatora z kraju trzeciego, jeżeli na operatora z kraju trzeciego nałożono zakaz prowadzenia operacji w trybie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

ORO.AOC.120 Zatwierdzanie prowadzenia szkoleń z zakresu części Part-CC oraz wydawania zaświadczeń dla personelu pokładowego

(a) W przypadku zamiaru prowadzenia szkoleń wymaganych częścią Part-CC, operator wnioskuje i uzyskuje zatwierdzenie wydane przez właściwy organ. W tym celu, wnioskodawca wykazuje, że spełnia wymagania dotyczące prowadzenia i treści szkolenia ustalone w CC.TRA.215 i CC.TRA.220, a także przedstawia właściwemu organowi:

(1) datę zamierzonego rozpoczęcia działalności;

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

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

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

(5) programy nauczania oraz programy towarzyszące realizowane podczas szkolenia.

(b) Jeżeli państwo członkowskie zdecyduje, zgodnie z art. 8 pkt (4) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, o wydaniu operatorowi zatwierdzenia do wystawiania zaświadczeń dla personelu pokładowego, wnioskodawca, oprócz spełnienia wymogów podanych w lit. (a):

(1) wykazuje przed właściwym organem, że:

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

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

(2) przedstawia procedury i określone warunki:

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

(ii) wystawiania zaświadczeń dla personelu pokładowego; oraz

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

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

ORO.AOC.125 Operacje niekomercyjne z wykorzystaniem statków powietrznych wymienionych przez posiadacza AOC w wymaganiach operacyjnych

Posiadacz AOC może prowadzić operacje niekomercyjne z wykorzystaniem statków powietrznych wykorzystywanych w operacjach komercyjnych wymienionych w wymaganiach operacyjnych do swojego AOC, bez konieczności składania zgłoszenia zgodnie z niniejszą częścią, pod warunkiem, że:

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

(1) określenie stosownych wymagań;

(2) wyraźne określenie wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi w prowadzeniu operacji komercyjnych i niekomercyjnych; oraz

(3) sposoby dopilnowania, aby cały personel biorący udział w tych operacjach był w pełni zaznajomiony z dotyczącymi ich procedurami;

(b) przedstawi właściwemu organowi określone różnice między procedurami operacyjnymi, o których mowa w lit. (a) pkt (2), celem ich zatwierdzenia przez ten organ;

ORO.AOC.130 Monitorowanie parametrów lotu — samoloty

(a) Operator ustanawia i utrzymuje system monitorowania parametrów lotu dla samolotów o maksymalnej poświadczonej masie startowej ponad 27 000 kg. System ten jest włączony do systemu zarządzania operatora.

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

ORO.AOC.135 Wymagania dotyczące personelu

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

(1) operacje lotnicze;

(2) szkolenie załóg; oraz

(3) operacje naziemne.

(b) *Odpowiedniość i kompetencje personelu*

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

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

(i) jest odpowiednio przeszkolony;

(ii) wykazuje się zdolnością wykonywania przydzielonych zadań; oraz

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

(c) *Nadzór nad personelem*

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

(2) Obowiązki i odpowiedzialność osób nadzorujących są określone i podlegają wszelkim innym uzgodnieniom zapewniającym wywiązywanie się tych osób z obowiązków nadzorczych.

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

ORO.AOC.140 Wymagania dotyczące infrastruktury

Zgodnie z ORO.GEN.215, operator:

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

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

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

ORO.AOC.150 Wymagania dotyczące dokumentacji

(a) Operator organizuje proces opracowywania i aktualizacji instrukcji i innych wymaganych dokumentów.

(b) Operator może bezzwłocznie przekazywać instrukcje operacyjne i inne informacje.

Podczęść DEC — Zgłoszenia

ORO.DEC.100 Zgłoszenia

Operator:

(a) przed rozpoczęciem operacji, przedstawia właściwemu organowi wszelkie stosowne informacje używając do tego formularza znajdującego się w dodatku I do niniejszej części;

(b) przedstawia właściwemu organowi wykaz zastosowanych przez siebie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań;

(c) zachowuje zgodność ze stosownymi wymaganiami oraz informacjami przekazanymi w złożonym przez siebie zgłoszeniu;

(d) bezzwłocznie zawiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach treści zgłoszenia lub stosowanych przez siebie sposobów spełnienia wymagań, przedkładając poprawione zgłoszenie na formularzu znajdującym się w dodatku I do niniejszej części; oraz

(e) zawiadamia właściwy organ o zaprzestaniu prowadzenia operacji.

Podczęść MLR — Instrukcje, dzienniki i zapisy

ORO.MLR.100 Instrukcja operacyjna — postanowienia ogólne

(a) Operator ustanawia instrukcję operacyjną zgodnie z pkt 8.b. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(b) Treść instrukcji operacyjnej odzwierciedla wymagania przedstawione w niniejszej części oraz, stosownie do przypadku, w częściach Part-CAT, Part-NCC, Part-SPO i Part-SPA, i nie jest sprzeczna z warunkami specyfikacji operacyjnych do certyfikatu operatora lotniczego (AOC), złożonym zgłoszeniem i wykazem zatwierdzeń szczególnych, stosownie do przypadku.

(c) Instrukcję operacyjną można wydać w oddzielnych częściach.

(d) Cały personel operacyjny ma łatwy dostęp do tych części instrukcji operacyjnej, które dotyczą wykonywanych przez niego obowiązków.

(e) Instrukcja operacyjna podlega ciągłym aktualizacjom. Wszyscy członkowie personelu są informowani o zmianach dotyczących wykonywanych przez nich obowiązków.

(f) Każdy członek załogi otrzymuje do użytku osobistego kopię odpowiednich sekcji instrukcji operacyjnej dotyczących wykonywanych przez niego obowiązków. Każdy posiadacz instrukcji operacyjnej lub odpowiednich jej części odpowiada za ich aktualizowanie przez wprowadzanie poprawek i zmian przekazywanych przez operatora.

(g) Posiadacze AOC:

(1) w przypadku poprawek, które należy zgłaszać zgodnie z ORO.GEN.115 lit. (b) i ORO.GEN.130 lit. (c), operator przedstawia właściwemu organowi planowane poprawki przed datą ich wejścia w życie; oraz

(2) w przypadku poprawek do procedur związanych z pozycjami podlegającymi uprzedniemu zatwierdzeniu zgodnie z ORO.GEN.130, zatwierdzenie uzyskuje się przed wejściem danej poprawki w życie.

(h) Nie naruszając postanowień lit. (g), w przypadku gdy interes bezpieczeństwa wymaga niezwłocznego wprowadzenia poprawek lub zmian, można je opublikować i zastosować niezwłocznie, pod warunkiem złożenia wniosków o wydanie odpowiednich zatwierdzeń.

(i) Operator wprowadza poprawki i zmiany wymagane przez właściwy organ.

(j) Operator zapewnia odpowiednie odzwierciedlenie informacji pochodzących z zatwierdzonych dokumentów, a także ich poprawek w instrukcji operacyjnej. Wymóg ten jednakże nie uniemożliwia operatorowi stosowania w instrukcji operacyjnej bardziej ostrożnych danych i procedur.

(k) Operator dopilnowuje, aby każdy członek personelu rozumiał język, w którym napisane są te części instrukcji operacyjnej, które odnoszą się do wykonywanych przez niego obowiązków i zakresu odpowiedzialności. Treść instrukcji operacyjnej jest przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności i przestrzega zasad dotyczących czynnika ludzkiego.

ORO.MLR.101 Instrukcja operacyjna — struktura dla operacji komercyjnych oraz niekomercyjnych operacji specjalistycznych z użyciem złożonych statków powietrznych o napędzie silnikowym

Podstawowa struktura instrukcji operacyjnej jest następująca:

(a) Część A: Zasady ogólne/podstawowe, obejmujące wszystkie zasady operacyjne, instrukcje i procedury nieodnoszące się do określonego typu samolotu;

(b) Część B: Zagadnienia związane z obsługą samolotu, obejmujące wszystkie instrukcje i procedury odnoszące się do określonego typu samolotu, z uwzględnieniem różnic między typami/klasami, wariantami lub poszczególnymi egzemplarzami użytkowanych przez operatora samolotów;

(c) Część C, stosownie do przypadku:

(1) Operacje w komercyjnym transporcie lotniczym, obejmujące informacje i instrukcje dotyczące trasy/roli/obszaru oraz lotniska/miejsca operacji lotniczej;

(2) Niekomercyjne operacje specjalistyczne z użyciem złożonych statków powietrznych o napędzie silnikowym oraz komercyjne operacje specjalistyczne, obejmujące zadania oraz instrukcje i informacje dotyczące obszaru operacji;

(d) Część D: Szkolenie, obejmujące wszystkie instrukcje szkoleniowe dla personelu wymagane w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji.

ORO.MLR.105 Wykaz wyposażenia minimalnego

(a) Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) opracowuje się zgodnie z pkt 8.a.3. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w oparciu o odpowiedni główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) określony w danych dotyczących zdatności operacyjnej opracowanych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003[17].

(b) MEL oraz wszelkie poprawki do niego są zatwierdzane przez właściwy organ. W przypadku operacji niekomercyjnych z użyciem złożonych statków powietrznych o napędzie silnikowym zarejestrowanych w kraju trzecim, operator uzyskuje zatwierdzenie MEL od państwa rejestracji danego statku powietrznego.

(c) Po każdej zmianie treści MMEL operator wprowadza do MEL odpowiednie poprawki, zachowując możliwe do przyjęcia terminy.

(d) Oprócz wykazu pozycji, MEL zawiera:

(1) preambułę, w tym wytyczne i definicje dla korzystających z niego załóg lotniczych i personelu obsługi technicznej;

(2) status ostatnich zmian MMEL, na podstawie którego opracowano MEL, a także status ostatnich zmian MEL; oraz

(3) określenie zakresu, granic i przeznaczenia MEL.

(e) Operator:

(1) ustala czas na usunięcie usterek dla każdego niedziałającego przyrządu, elementu wyposażenia i funkcji wymienionej w MEL. Podany w MEL czas na usunięcie usterki jest przynajmniej tak samo restrykcyjny jak odpowiedni czas na usunięcie usterki podany w MMEL;

(2) ustanawia skuteczny program usuwania usterek; oraz

(3) eksploatuje statek powietrzny po upływie czasu na usunięcie usterki podanego w MEL tylko jeżeli:

(i) usterka została usunięta; lub

(ii) czas na usunięcie usterki został przedłużony zgodnie z lit. (f).

(f) Z zastrzeżeniem otrzymania zatwierdzenia od właściwego organu lub, w przypadku przewidzianym w lit. (b), od państwa rejestracji statku powietrznego, operator może skorzystać z procedury jednorazowego przedłużenia czasu na usunięcie usterki kategorii B, C i D, pod warunkiem, że:

(1) przedłużenie czasu na usunięcie usterki mieści się w zakresie MMEL dla danego typu statku powietrznego;

(2) czas na usunięcie usterki jest przedłużany maksymalnie o tyle, ile wynosi długość czasu na usunięcie usterki podana w MEL;

(3) przedłużenie czasu na usunięcie usterki nie jest wykorzystywane jako normalny element procesu usuwania usterek wyposażenia znajdującego się w MEL i korzysta

[17] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, *Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 6.*

się z niego tylko gdy usunięcie usterki uniemożliwiły zdarzenia, na które operator nie miał wpływu;

(4) operator sporządził opis obowiązków i odpowiedzialności w zakresie kontrolowania przedłużania czasu na usunięcie usterek;

(5) właściwy organ jest zawiadamiany o każdym przedłużeniu czasu na usunięcie usterki; oraz

(6) przygotowano plan jak najszybszego usunięcia usterki.

(g) Operator ustanawia procedury operacyjne i procedury obsługi technicznej, o których mowa w MEL, z uwzględnieniem procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej, o których mowa w MMEL. Procedury te stanowią część instrukcji lub MEL operatora.

(h) Operator wprowadza stosowne poprawki do procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej, o których mowa w MEL, po wprowadzeniu wszelkich zmian do procedur operacyjnych i procedur obsługi technicznej, o których mowa w MMEL.

(i) O ile MEL nie stanowi inaczej, operator wykonuje:

(1) procedury operacyjne, o których mowa w MEL, podczas planowania lub wykonywania operacji z niedziałającym elementem wymienionym w wykazie; oraz

(2) procedury obsługi technicznej, o których mowa w MEL, przed wykonaniem operacji z niedziałającym elementem wymienionym w wykazie.

(j) Z zastrzeżeniem każdorazowego otrzymania zatwierdzenia od właściwego organu lub, w przypadku przewidzianym w lit. (b), od państwa rejestracji statku powietrznego, operator może eksploatować statek powietrzny z niedziałającymi przyrządami, elementami wyposażenia lub funkcjami nie objętymi ograniczeniami MEL, ale objętymi ograniczeniami MMEL, pod warunkiem, że:

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

(2) zatwierdzenia nie wykorzystuje się jako normalnego elementu prowadzenia operacji poza ograniczeniami zatwierdzonego MEL i korzysta się z niego tylko, gdy zachowanie zgodności z wymaganiami MEL uniemożliwiły zdarzenia, na które operator nie miał wpływu;

(3) operator sporządził opis obowiązków i odpowiedzialności w zakresie kontrolowania eksploatacji statku powietrznego objętego takim zatwierdzeniem; oraz

(4) przygotowano plan jak najszybszej naprawy niedziałających przyrządów, elementów wyposażenia lub funkcji, albo przywrócenia statku powietrznego do eksploatacji w ramach ograniczeń MEL.

ORO.MLR.110 Dziennik podróży

Szczegółowe dane dotyczące statku powietrznego, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się dla każdego lotu lub serii lotów w postaci dziennika podróży lub dokumentu równoważnego.

ORO.MLR.115 Prowadzenie dokumentacji

(a) Następujące zapisy przechowuje się co najmniej przez 5 lat:

(1) zapisy czynności, o których mowa w ORO.GEN.200; oraz

(2) w przypadku operacji niekomercyjnych przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym, zapisy czynności, o których mowa w zgłoszeniu operatora.

(b) Następujące informacje wykorzystywane do przygotowania i wykonania lotu, wraz ze związanymi z nimi sprawozdaniami, przechowuje się przez 3 miesiące:

(1) plan operacyjny lotu, stosownie do przypadku;

(2) wiadomość/wiadomości NOTAM (notice to airmen) dotyczące danej trasy i dokumentacja służby informacji lotniczej AIS (aeronautical information services), jeżeli są edytowane przez operatora;

(3) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia;

(4) zawiadomienia o ładunkach specjalnych, w tym pisemne informacje dla dowódcy/pilota dowódcy dotyczące materiałów niebezpiecznych;

(5) dziennik podróży lub dokument równoważny; oraz

(6) sprawozdanie/sprawozdania z lotu do celów rejestrowania szczegółów każdego zdarzenia lub wydarzenia, którego zgłoszenie lub zarejestrowanie dowódca/pilot dowódca uzna za konieczne;

(c) Akta personelu przechowuje się zgodnie z poniższą tabelą:

Licencja załogi lotniczej i zaświadczenie dla personelu pokładowego	Dopóki członek załogi korzysta z przywilejów swojej licencji lub zaświadczenia na rzecz operatora
Szkolenia, kwalifikacje i sprawdziany członka załogi	3 lata
Zapisy dotyczące bieżącej praktyki członka załogi	15 miesięcy
Kompetencje członka załogi w zakresie tras i lotnisk / zadań oraz obszaru operacji, stosownie do przypadku	3 lata
Szkolenie z zakresu materiałów niebezpiecznych, stosownie do przypadku	3 lata
Zapisy dotyczące szkoleń / kwalifikacji innych członków personelu, dla których wymagana jest realizacja programu szkoleniowego	ostatnie 2 zapisy dotyczące szkolenia

(d) Operator:

(1) zachowuje zapisy dotyczące wszystkich szkoleń, sprawdzianów i kwalifikacji każdego członka załogi przewidziane w części Part-ORO; oraz

(2) udostępnia te zapisy danemu członkowi załogi na jego żądanie.

(e) Operator zachowuje informacje wykorzystane do przygotowania i wykonania lotu oraz zapisy dotyczące szkolenia personelu, nawet jeżeli przestanie być operatorem danego statku powietrznego lub pracodawcą danego członka załogi, pod warunkiem że mieści się to w terminach przewidzianych w lit. (c).

(f) Jeżeli członek załogi zostaje członkiem załogi u innego operatora, dotychczasowy operator udostępnia zapisy dotyczące tego członka załogi nowemu operatorowi, pod warunkiem że mieści się to w terminach przewidzianych w lit. (c).

Podczęść SEC — Ochrona

ORO.SEC.100.A Ochrona kabiny załogi lotniczej

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

(b) Wszystkie samoloty pasażerskie uczestniczące w komercyjnym przewozie pasażerów, których maksymalna certyfikowana masa startowa przekracza 45 500 kg lub których maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich przekracza 60, są wyposażone w zatwierdzone drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, które można otwierać i zamykać z każdego stanowiska pilota, zaprojektowane tak, aby spełniały stosowne wymogi zdatności do lotu.

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

(1) drzwi te zostaną zamknięte przed uruchomieniem silników do startu i pozostaną zamknięte, w przypadku gdy wymaga tego procedura ochrony lub na polecenie pilota dowódcy, do czasu wyłączenia silników po lądowaniu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy uznano, że konieczne jest wejście do kabiny upoważnionych osób lub ich wyjście z niej zgodnie z krajowymi programami ochrony lotnictwa cywilnego; oraz

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

ORO.SEC.100.H Ochrona kabiny załogi lotniczej

W śmigłowcu wykorzystywanym do przewozu pasażerów, w którym zainstalowano drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą mieć możliwość zamykania na klucz z kabiny załogi lotniczej w celu uniemożliwienia nieuprawnionego dostępu.

Podczęść FC — Załoga lotnicza

ORO.FC.005 Zakres

(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 niekomercyjnych z użyciem złożonych statków powietrznych o napędzie silnikowym jak i do wszelkich operacji komercyjnych;

(2) Sekcja 2, określająca dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji w komercyjnym transporcie lotniczym, z wyjątkiem operacji, o których mowa w lit. (b); oraz

(3) Sekcja 3, określająca dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji komercyjnych poza komercyjnym transportem lotniczym.

(b) Operatorzy wykonujący następujące operacje w komercyjnym transporcie lotniczym spełniają wymagania, o których mowa w lit. (a) pkt (1) i pkt (3):

(1) operacje w komercyjnym transporcie lotniczym wykonywane przy użyciu szybowców lub balonów; lub

(2) operacje w komercyjnym transporcie lotniczym pasażerskim trwające maksimum 30 minut oraz zaczynające i kończące się na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczych, lub w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywane w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:

(i) jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nieprzekraczającej 5700 kg i przewożących maksimum sześć osób łącznie z pilotem; lub

(ii) śmigłowców jednosilnikowych przewożących maksimum sześć osób łącznie z pilotem.

Sekcja 1 — Wymagania wspólne

ORO.FC.100 Skład załogi lotniczej

(a) Skład załogi lotniczej oraz liczba członków załogi lotniczej na wyznaczonych stanowiskach załogi są nie mniejsze niż minimum określone w instrukcji użytkowania statku powietrznego w locie lub w ograniczeniach operacyjnych przewidzianych dla danego typu statku powietrznego.

(b) Załoga lotnicza jest powiększana o dodatkowych członków, jeżeli jest to wymagane dla danego typu operacji, i nie jest zmniejszana poniżej liczby określonej w instrukcji operacyjnej.

(c) Każdy członek załogi lotniczej posiada licencję i uprawnienia wydane lub zaakceptowane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr xxx/xxxx[18] i odpowiednie do wykonywania powierzonych mu obowiązków.

(d) Członek załogi lotniczej może być zastąpiony w czasie wykonywania obowiązków pilota podczas lotu przez innego, odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.

(e) W przypadku korzystania z usług członków załogi lotniczej będących osobami pracującymi na zlecenie lub w niepełnym wymiarze godzin, operator sprawdza czy spełnione są wszystkie stosowne wymagania niniejszej podczęści oraz odpowiednie elementy części Part-FCL, w tym wymagania dotyczące bieżącej praktyki, biorąc przy tym pod uwagę wszystkie usługi świadczone przez danego członka załogi lotniczej innemu operatorowi/operatorom, w celu ustalenia w szczególności:

(1) całkowitej liczby pilotowanych typów lub wariantów statków powietrznych; oraz

(2) stosownych ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymów dotyczących wypoczynku.

ORO.FC.105 Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy

(a) Zgodnie z pkt 8.e załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, jeden pilot spośród członków załogi lotniczej posiadający kwalifikacje pilota dowódcy zgodnie z częścią Part-FCL jest wyznaczany przez operatora na pilota dowódcę lub, w przypadku operacji w komercyjnym transporcie lotniczym, na dowódcę.

[18] Rozporządzenie Komisji (WE) nr XXX/XXXX w sprawie personelu latającego.

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

(1) minimalny poziom doświadczenia określony w instrukcji operacyjnej;

(2) z wyjątkiem balonów, odpowiednią wiedzę o trasie lub obszarze nad którym ma odbyć się lot, a także o lotniskach, w tym lotniskach zapasowych, urządzeniach i procedurach, które mają być wykorzystane; oraz

(3) dla operacji w załogach wieloosobowych, ukończone szkolenie dowódcze operatora, w przypadku awansu z drugiego pilota na pilota dowódcę/dowódcę.

(c) W przypadku operacji komercyjnych z użyciem samolotów i śmigłowców, pilot dowódca/dowódca lub pilot, któremu można powierzyć prowadzenie lotu, ukończył wstępne szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy lub obszaru, nad którym ma odbyć się lot, a także lotnisk, urządzeń i procedur, które mają być wykorzystane. Powyższą wiedzę o trasie/obszarze i lotniskach utrzymuje się przez wykonanie co najmniej jednego lotu na danej trasie lub obszarze lub na dane lotnisko w ciągu 12 miesięcy.

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

ORO.FC.110 Mechanik pokładowy

W przypadku gdy konstrukcja samolotu przewiduje oddzielne stanowisko mechanika pokładowego, w skład załogi lotniczej wchodzi jeden członek załogi odpowiednio wykwalifikowany zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi.

ORO.FC.115 Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi

(a) Przed przystąpieniem do wykonywania operacji, członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (crew resource management, CRM) odpowiednie do jego roli przewidzianej w instrukcji operacyjnej.

(b) Elementy szkolenia CRM są włączane do szkoleń na typ lub klasę statku powietrznego, szkoleń okresowych oraz szkolenia dowódczego.

ORO.FC.120 Szkolenie przejściowe u operatora

(a) W przypadku operacji samolotowych lub śmigłowcowych, członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie przejściowe u operatora przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych bez nadzoru:

(1) przy przechodzeniu na statek powietrzny, który wymaga zdobycia nowego uprawnienia na typ lub klasę; lub

(2) przy rozpoczynaniu pracy u operatora.

(b) Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje szkolenie na wyposażeniu zainstalowanym w danym statku powietrznym odpowiednie do ról poszczególnych członków załogi lotniczej.

ORO.FC.125 Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze

(a) Członkowie załogi lotniczej przechodzą szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze, jeżeli jest to wymagane częścią Part-FCL, a także przy zmianie wyposażenia lub procedur, która wymaga zdobycia dodatkowej wiedzy o aktualnie użytkowanych typach lub wariantach statku powietrznego.

(b) Instrukcja operacyjna określa terminy, w jakich wymagane jest przeprowadzenie szkolenia w różnicach lub szkolenia zapoznawczego.

ORO.FC.130 Szkolenia i sprawdziany okresowe

(a) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi doroczne szkolenie okresowe w locie i na ziemi odpowiednie do typu lub wariantu statku powietrznego, na którym lata, w tym szkolenie w zakresie rozmieszczenia i użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie.

(b) Każdy członek załogi lotniczej jest okresowo poddawany sprawdzianom mającym wykazać jego umiejętności wykonywania procedur normalnych, nadzwyczajnych i awaryjnych.

ORO.FC.135 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela

Członkowie załogi lotniczej, którzy mogą być wyznaczeni do wykonywania lotów z każdego fotela pilota przechodzą odpowiednie szkolenie i sprawdziany określone w instrukcji operacyjnej.

ORO.FC.140 Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego

(a) Członkowie załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego spełniają wymagania przewidziane w niniejszej podczęści dla każdego typu lub wariantu, chyba że dane dotyczące zdatności operacyjnej ustalone zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 przewidują, że dla danego typu lub wariantu można na poczet tych wymagań zaliczyć odpowiednie szkolenia, sprawdziany i wymagania dotyczące bieżącej praktyki.

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

ORO.FC.145 Prowadzenie szkoleń

(a) Wszystkie szkolenia wymagane niniejszą podczęścią są prowadzone:

(1) zgodnie z programami szkoleń i programami nauczania ustanowionymi przez operatora w instrukcji operacyjnej;

(2) przez odpowiednio wykwalifikowany personel. W przypadku szkolenia w powietrzu, szkolenia na symulatorze lotów oraz sprawdzianów, personel prowadzący szkolenie i przeprowadzający sprawdziany posiada kwalifikacje zgodne z częścią Part-FCL.

(b) Ustanawiając programy szkoleń i programy nauczania, operator uwzględnia standardy zdatności operacyjnej ustanowione zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 dla poszczególnych typów statków powietrznych.

(c) W przypadku operacji komercyjnych, programy szkoleń i sprawdzianów, w tym również programy nauczania i wykorzystanie poszczególnych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD), są zatwierdzane przez właściwy organ.

(d) Urządzenie FSTD w najlepszy możliwy sposób odzwierciedla statek powietrzny wykorzystywany przez operatora. Różnice między FSTD a danym statkiem powietrznym są opisywane i omawiane podczas odprawy lub szkolenia, stosownie do sytuacji.

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

Sekcja 2 — Dodatkowe wymagania dotyczące operacji w komercyjnym transporcie lotniczym

ORO.FC.200 Skład załogi lotniczej

(a) W składzie każdej załogi lotniczej nie może znajdować się więcej niż jeden członek bez odpowiedniej praktyki.

(b) Dowódca może powierzyć prowadzenie lotu innemu pilotowi posiadającemu odpowiednie kwalifikacje zgodnie z częścią Part-FCL, pod warunkiem spełnienia warunków podanych w ORO.FC.105 lit. (b) pkt (1), lit. (b) pkt (2) i (c).

(c) Szczególne wymagania dotyczące operacji samolotowych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (instrument flight rules, IFR) lub nocą.

(1) Minimalny skład załogi lotniczej dla wszystkich samolotów turbośmigłowych z maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich (MOPSC) ponad dziewięć oraz dla wszystkich samolotów turboodrzutowych to dwóch pilotów.

(2) Samoloty inne niż te, o których mowa w lit. (c) pkt (1) są pilotowane przez załogę składającą się z minimum dwóch pilotów, chyba że spełnione są wymagania ORO.FC.202, w którym to przypadku mogą być pilotowane przez jednego pilota.

(d) Szczególne wymagania dotyczące operacji śmigłowcowych.

(1) W przypadku wszystkich operacji wykonywanych przez śmigłowce o MOPSC ponad 19 oraz w przypadku operacji wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) przez śmigłowce o MOPSC ponad 9:

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

(ii) dowódca jest posiadaczem licencji śmigłowcowego pilota liniowego (ATPL(H)) z uprawnieniem w zakresie lotów według wskazań przyrządów wydanym zgodnie z częścią Part-FCL.

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

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

(a) Dowódca może powierzyć prowadzenie lotu:

(1) innemu wykwalifikowanemu dowódcy; lub

(2) w przypadku operacji wyłącznie powyżej poziomu lotu (FL) 200, pilotowi posiadającemu następujące minimalne kwalifikacje:

(i) ATPL;

(ii) szkolenie przejściowe i sprawdzian, w tym szkolenie na typ, zgodnie z ORO.FC.220;

(iii) wszystkie szkolenia i sprawdziany okresowe zgodnie z ORO.FC.230 i ORO.FC.240; oraz

(iv) kwalifikacje fachowości w zakresie trasy/obszaru i lotnisk zgodnie z ORO.FC.105.

(b) Drugi pilot może być zastąpiony przez:

(1) innego odpowiednio wykwalifikowanego pilota;

(2) w przypadku operacji wyłącznie powyżej FL 200, drugiego pilota zastępującego podczas przelotu, posiadającego następujące minimalne kwalifikacje:

(i) ważna licencja pilota zawodowego (CPL) z uprawnieniem w zakresie lotów według wskazań przyrządów;

(ii) szkolenie przejściowe i sprawdzian, w tym szkolenie na typ, zgodnie z ORO.FC.220, z wyjątkiem wymogu szkolenia w zakresie startu i lądowania; oraz

(iii) szkolenia i sprawdziany okresowe zgodnie z ORO.FC.230, z wyjątkiem wymogu szkolenia w zakresie startu i lądowania.

(c) mechanik pokładowy może zostać zastąpiony podczas lotu przez członka załogi posiadającego odpowiednie kwalifikacje zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi.

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

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

(a) Operator włącza do instrukcji operacyjnej program szkolenia przejściowego i okresowego pilota, w których określa dodatkowe wymogi dotyczące wykonywania lotów w załodze jednoosobowej. Pilot rozpoczął szkolenie w zakresie procedur operatora, w szczególności dotyczących:

(1) obsługi silnika i postępowania w sytuacjach awaryjnych;

(2) korzystania z listy kontrolnej czynności normalnych, nadzwyczajnych i awaryjnych;

(3) utrzymywania łączności z kontrolą ruchu lotniczego (ATC);

(4) procedur odlotu i podejścia;

(5) obsługi pilota automatycznego (w stosownych przypadkach);

(6) wykorzystywania w locie uproszczonej dokumentacji; oraz

(7) zarządzania zasobami załogi jednoosobowej.

(b) Sprawdziany okresowe wymagane w ORO.FC.230 przeprowadzane są w roli pojedynczego pilota na odpowiednim typie lub klasie samolotu w środowisku reprezentatywnym dla danej operacji.

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

(1) posiada minimalny nalot wynoszący 50 godzin w lotach IFR na odpowiednim typie lub klasie samolotu, z których 10 godzin jest nalotem dowódczym; oraz

(2) w ciągu ostatnich 90 dni ukończył na odpowiednim typie lub klasie samolotu:

(i) pięć lotów IFR, w tym trzy podejścia według wskazań przyrządów, w roli pilota w załodze jednoosobowej; lub

(ii) sprawdzian z wykonywania podejścia według wskazań przyrządów w locie IFR.

(d) W przypadku lotów nocnych na samolotach, pilot:

(1) posiada minimalny nalot w lotach nocnych wynoszący 15 godzin, który można zaliczyć do 50 godzin nalotu IFR, o których mowa w lit. (c) pkt (1); oraz

(2) w ciągu ostatnich 90 dni ukończył na odpowiednim typie lub klasie samolotu:

(i) trzy starty i lądowania nocą w roli pilota w załodze jednoosobowej; lub

(ii) sprawdzian z wykonywania startów i lądowań nocą.

(e) W przypadku lotów IFR śmigłowcem, pilot:

(1) posiada ogólną praktykę lotniczą w lotach IFR w odpowiednim środowisku operacyjnym wynoszącą 25 godzin; oraz

(2) posiada ogólną praktykę lotniczą jako pilot w załodze jednoosobowej na określonym typie śmigłowca, zatwierdzonym do wykonywania lotów IFR z jednym pilotem, wynoszącą 25 godzin, z czego 10 godzin może być pod nadzorem, w tym pięć odcinków w lotach liniowych IFR pod nadzorem z użyciem procedur lotu w załodze jednoosobowej; oraz

(3) w ciągu ostatnich 90 dni ukończył:

(i) pięć lotów IFR w roli pilota w załodze jednoosobowej, w tym trzy podejścia według wskazań przyrządów, wykonane na śmigłowcu zatwierdzonym do tego celu; lub

(ii) sprawdzian z wykonywania podejść według wskazań przyrządów w lotach IFR w roli pilota w załodze jednoosobowej na odpowiednim typie śmigłowca, urządzeniu do szkolenia lotniczego (FTD) lub pełnym symulatorze lotu (FFS).

ORO.FC.205 Szkolenie dowódcze

(a) W przypadku lotów na samolotach i śmigłowcach, szkolenie dowódcze obejmuje co najmniej następujące elementy:

(1) szkolenie na FSTD obejmujące szkolenie ukierunkowane na wykonywanie lotów liniowych (line oriented flight training, LOFT) lub szkolenie w locie;

(2) sprawdzian biegłości w pełnieniu funkcji dowódcy, przeprowadzony u operatora;

(3) szkolenie z zakresu odpowiedzialności dowódcy;

(4) szkolenie w lotach liniowych jako dowódca pod nadzorem, obejmujące minimum:

(i) 10 odcinków lotu w przypadku samolotów; oraz

(ii) 10 godzin, w tym co najmniej 10 odcinków lotu, w przypadku śmigłowców;

(5) ukończenie sprawdzianu w lotach liniowych w roli dowódcy oraz wykazanie się odpowiednią wiedzą o trasie lub obszarze, nad którymi wykonany będzie lot, a także o lotniskach, w tym lotniskach zapasowych, urządzeniach i procedurach, które mają być wykorzystane; oraz

(6) szkolenie z zakresu zarządzania zasobami załogi.

ORO.FC.215 Wstępne szkolenie z zakresu zarządzania zasobami załogi prowadzone u operatora

(a) Członek załogi lotniczej kończy wstępne szkolenie CRM przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych bez nadzoru.

(b) Wstępne szkolenie CRM jest prowadzone przez co najmniej jednego odpowiednio wykwalifikowanego instruktora CRM, który może być wspomagany przez specjalistów z określonych dziedzin.

(c) Jeżeli członek załogi lotniczej nie przechodził wcześniej szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego na poziomie licencji ATPL, odbywa on, przed przystąpieniem do wstępnego szkolenia CRM lub wraz ze wstępnym szkoleniem CRM, szkolenie teoretyczne przeprowadzone u operatora i oparte na programie odnoszącym się do możliwości i ograniczeń człowieka określonym dla licencji ATPL zgodnie z częścią Part-FCL.

ORO.FC.220 Szkolenia przejściowe i sprawdziany techniki pilotowania

(a) Szkolenie CRM jest zintegrowane ze szkoleniem przejściowym u operatora.

(b) Z chwilą rozpoczęcia szkolenia przejściowego u operatora członek załogi lotniczej nie jest przydzielany do wykonywania obowiązków pilotowania innego typu lub klasy statku powietrznego, dopóki szkolenie to nie zostanie ukończone lub zakończone. Członkowie załóg latający tylko na samolotach w klasie osiągów B mogą być w trakcie trwania szkolenia przejściowego przydzielani do lotów na innych typach samolotów w klasie osiągów B tylko w zakresie, w jakim jest to niezbędne do wykonywania tych lotów.

(c) Zakres szkolenia wymaganego dla danego członka załogi lotniczej podczas szkolenia przejściowego u operatora ustala się zgodnie ze standardami kwalifikacji i praktyki określonymi w instrukcji operacyjnej, z uwzględnieniem jego wcześniejszych szkoleń i praktyki.

(d) Członek załogi lotniczej przechodzi:

(1) sprawdzian techniki pilotowania oraz szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa, przed rozpoczęciem lotów liniowych pod nadzorem (line flying under supervision, LIFUS); oraz

(2) sprawdzian w lotach liniowych po ukończeniu lotów liniowych pod nadzorem. W przypadku samolotów w klasie osiągów B, LIFUS można wykonać na dowolnym samolocie ze stosownej klasy.

(e) W przypadku samolotów, piloci, którym wydano uprawnienia na typ na podstawie szkolenia niewymagającego lotów na samolocie (zero flight-time training, ZFTT):

(1) rozpoczynają loty liniowe pod nadzorem nie później niż w ciągu 21 dni po ukończeniu testu umiejętności lub odpowiedniego szkolenia przeprowadzonego przez operatora. Treść takiego szkolenia jest opisana w instrukcji operacyjnej.

(2) wykonują sześć startów i lądowań w FSTD nie później niż w ciągu 21 dni po ukończeniu sprawdzianu umiejętności pod nadzorem instruktora na typ samolotu (type rating instructor for aeroplanes, TRI(A)) zajmującego fotel drugiego pilota. Liczbę startów i lądowań można zmniejszyć stosując ulgi określone w danych dotyczących zdatności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) 1702/2003. W przypadku niewykonania tych startów i lądowań w terminie 21 dni, operator przeprowadza szkolenie wznawiające. Treść takiego szkolenia jest opisana w instrukcji operacyjnej.

(3) wykonują pierwsze cztery starty i lądowania w ramach LIFUS na samolocie pod nadzorem TRI(A) zajmującego fotel drugiego pilota. Liczbę startów i lądowań można zmniejszyć stosując ulgi określone w danych dotyczących zdatności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) 1702/2003.

ORO.FC.230 Szkolenia i sprawdziany okresowe

(a) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi szkolenia i sprawdziany okresowe odpowiednie do typu lub wariantu statku powietrznego, na którym lata.

(b) *Sprawdzian biegłości operatora*

(1) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi sprawdziany biegłości operatora w normalnym składzie załogi w celu wykazania się biegłością w wykonywaniu procedur normalnych, nadzwyczajnych i awaryjnych.

(2) W przypadku gdy od członka załogi lotniczej wymaga się wykonywania lotów IFR, sprawdzian biegłości operatora jest przeprowadzany bez zewnętrznych wizualnych punktów odniesienia.

(3) Okres ważności sprawdzianu biegłości operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych. W przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień na samolotach w klasie osiągów B w okresach nie dłuższych niż 8 kolejnych miesięcy, jeden sprawdzian biegłości operatora jest wystarczający. Do sprawdzianu biegłości przystępuje się przed rozpoczęciem operacji w komercyjnym transporcie lotniczym.

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

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

(c) *Sprawdzian w lotach liniowych*

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

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

(d) *Szkolenia i sprawdziany ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa*

Każdy członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie i sprawdzian z rozmieszczenia i użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie. Okres ważności sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

(e) *Szkolenie CRM*

(1) Elementy szkolenia CRM są zintegrowane ze wszystkimi odpowiednimi fazami szkolenia okresowego.

(2) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi szczególne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się ramach szkolenia modułowego rozłożonego możliwie w równych odstępach czasu na przestrzeni trzech lat.

(f) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie na ziemi i w locie w FSTD lub statku powietrznym, lub szkolenie łączące FSTD i statek powietrzny, co najmniej raz na 12 miesięcy kalendarzowych.

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

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

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

(a) Dowódcy, których obowiązki wymagają wykonywania lotów z dowolnego fotela i pełnienia funkcji drugiego pilota lub dowódcy, od których wymaga się prowadzenia szkolenia lub egzaminów, muszą ukończyć dodatkowe szkolenia i sprawdziany opisane w instrukcji operacyjnej. Sprawdzian taki może być przeprowadzony razem ze sprawdzianem techniki pilotowania przewidzianym w ORO.FC.230 lit. (b).

(b) Dodatkowe szkolenia i sprawdziany obejmują co najmniej następujące elementy:

(1) niesprawność silnika podczas startu;

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

(3) lądowanie z jednym silnikiem niepracującym.

(c) W przypadku śmigłowców, dowódcy przechodzą również sprawdziany biegłości z lewego i prawego fotela, na zmianę, z zastrzeżeniem, że kiedy sprawdzian biegłości na typ jest łączony ze sprawdzianem techniki pilotowania, dany dowódca przechodzi szkolenie lub sprawdzian z fotela, który zwykle zajmuje.

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

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

(f) Pilot zastępujący dowódcę wykazuje się umiejętnością wykonywania czynności i procedur zbieżnych ze sprawdzianami techniki pilotowania opisanymi w ORO.FC.230 lit. (b), które zwykle nie należą do zakresu jego obowiązków. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem z lewego i prawego fotela nie są znaczące, ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego siedzenia.

(g) Pilot inny niż dowódca zajmujący fotel dowódcy wykazuje się umiejętnością wykonywania czynności i procedur zbieżnych ze sprawdzianami techniki pilotowania określonymi w ORO.FC.230 lit. (b), które należą do zakresu obowiązków dowódcy pełniącego rolę pilota monitorującego. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem

z lewego i prawego fotela nie są znaczące, ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego siedzenia.

ORO.FC.240 Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego

(a) Procedury lub ograniczenia operacyjne dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego, ustanowione w instrukcji operacyjnej i zatwierdzone przez właściwy organ, obejmują:

(1) minimalny poziom praktyki członków załogi lotniczej;

(2) minimalny poziom praktyki na jednym typie lub wariancie statku powietrznego przed rozpoczęciem szkolenia oraz operacji na innym typie lub wariancie statku powietrznego;

(3) proces szkolenia i zdobywania kwalifikacji członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje dla jednego typu lub wariantu przy przejściu na inny typ lub wariant statku powietrznego; oraz

(4) wszelkie stosowne wymogi dotyczące bieżącej praktyki dla każdego typu lub wariantu statku powietrznego.

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

(c) Lit. (a) nie stosuje się do lotów na samolotach w klasie osiągów B, jeżeli ograniczają się one do lotów VFR w dzień na klasach samolotów z załogą jednoosobową napędzanych silnikami tłokowymi. Lit. (b) nie stosuje się do lotów na samolotach w klasie osiągów B, jeżeli ograniczają się do lotów na klasach samolotów z załogą jednoosobową napędzanych silnikami tłokowymi.

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

(a) Operator samolotu posiadający odpowiednią praktykę może zastąpić co najmniej jeden z poniższych wymogów dotyczących szkolenia i sprawdzianów załogi lotniczej alternatywnym programem szkolenia i kwalifikacji (alternative training and qualification programme, ATQP) zatwierdzonym przez właściwy organ:

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

(2) szkolenie przejściowe i sprawdziany;

(3) szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze;

(4) szkolenie dowódcze;

(5) szkolenie i sprawdziany okresowe; oraz

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

(b) Program ATQP zawiera szkolenia i sprawdziany, które pozwalają ustanowić i utrzymać poziom biegłości co najmniej na poziomie osiąganym przy zastosowaniu przepisów ORO.FC.220 i ORO.FC.230. Założony poziom wyszkolenia i kwalifikacji załóg lotniczych wykazuje się przed zatwierdzeniem ATQP przez właściwy organ.

(c) Operator wnioskujący o zatwierdzenie ATQP przedstawia właściwemu organowi plan wdrożenia programu, w tym opis zakładanego poziomu wyszkolenia i kwalifikacji załóg lotniczych.

(d) Oprócz sprawdzianów wymaganych przez ORO.FC.230 i FCL.060, każdy członek załogi lotniczej zostaje poddany ocenie ukierunkowanej na loty liniowe (line oriented evaluation, LOE) przeprowadzanej w FSTD. Okres ważności LOE wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. Okres ważności liczy się od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian. W przypadku podejścia do LOE w ciągu ostatnich 3 miesięcy jej okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

(e) Po 2 latach działania w ramach zatwierdzonego ATQP operator może, za zgodą właściwego organu, wydłużyć okresy ważności sprawdzianów w ORO.FC.230 w następujący sposób:

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

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

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

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

(a) Posiadacz licencji CPL(A) (samolotowej) pełni rolę dowódcy w komercyjnym transporcie lotniczym na samolocie z załogą jednoosobową tylko, jeżeli:

(1) przy przewożeniu pasażerów w locie VFR w promieniu większym niż 50 mil morskich (90 km) od lotniska startu, pilot posiada minimalny nalot na samolotach wynoszący 500 godzin lub posiada ważne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów; lub

(2) przy wykonywaniu lotu IFR na samolocie wielosilnikowym, pilot posiada minimalny nalot na samolotach wynoszący 700 godzin, w tym 400 godzin jako pilot dowódca. W tej liczbie godzin mieści się 100 godzin w lotach IFR, w tym 40 godzin w operacjach na samolotach wielosilnikowych. Wymagane 400 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w roli drugiego pilota wylatanymi w systemie ustalonym i opisanym w instrukcji operacyjnej dla załogi z więcej niż jednym pilotem, przy zastosowaniu przelicznika, że każde dwie godziny lotu drugiego pilota liczone są jako jedna godzina lotu pilota dowódcy.

(3) Przepisu lit. (a) pkt (1) nie stosuje się do operacji VFR wykonywanych w dzień na samolotach w klasie osiągów B.

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

(a) Posiadacz licencji CPL(H) (śmigłowcowej) pełni rolę dowódcy w komercyjnym transporcie lotniczym na śmigłowcu z załogą jednoosobową tylko, jeżeli:

(1) przy wykonywaniu lotu IFR, pilot posiada całkowity nalot na śmigłowcach wynoszący minimum 700 godzin, w tym 300 godzin jako pilot dowódca. W tej

liczbie godzin mieści się 100 godzin lotów IFR. Wymagane 300 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w roli drugiego pilota wylatanymi w systemie ustalonym i opisanym w instrukcji operacyjnej dla załogi więcej niż jednym pilotem, przy zastosowaniu przelicznika, że każde dwie godziny lotu drugiego pilota liczone są jako jedna godzina lotu pilota dowódcy;

(2) przy wykonywaniu lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) nocą, pilot posiada:

(i) ważne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów; lub

(ii) 300 godzin nalotu na śmigłowcach, w tym 100 godzin jako pilot dowódca oraz 10 godzin jako pilot lecący nocą.

Sekcja 3 — Dodatkowe wymagania dotyczące operacji komercyjnych innych niż komercyjny transport lotniczy i operacje w komercyjnym transporcie lotniczym zgodne z ORO.FC.005 (b)

ORO.FC.330 Szkolenia i sprawdziany okresowe — sprawdzian techniki pilotowania

(a) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi sprawdziany techniki pilotowania w celu wykazania się biegłością w wykonywaniu procedur normalnych, nadzwyczajnych i awaryjnych, z uwzględnieniem odpowiednich aspektów związanych ze specjalistycznymi zadaniami opisanymi w instrukcji operacyjnej.

(b) W przypadku wykonywania operacji IFR lub nocnych, należy je odpowiednio uwzględnić.

(c) Okres ważności sprawdzianu techniki pilotowania wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. Okres ważności liczy się od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian. W przypadku podejścia do sprawdzianu techniki pilotowania w ciągu ostatnich trzech miesięcy jego okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.

Podczęść CC — Personel pokładowy

ORO.CC.005 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące operatora, który wykonuje loty statkiem powietrznym z personelem pokładowym. Składa się ona z następujących sekcji:

(a) Sekcja 1, określająca wspólne wymagania dotyczące zarówno operacji niekomercyjnych przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym, jak i operacji w komercyjnym transporcie lotniczym, oraz

(b) Sekcja 2, określająca dodatkowe wymagania dotyczące wyłącznie operacji w komercyjnym transporcie lotniczym.

Sekcja 1 — Wymagania wspólne

ORO.CC.100 Liczebność i skład personelu pokładowego

(a) Liczebność i skład personelu pokładowego ustala się zgodnie z pkt 7.a. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, uwzględniając czynniki operacyjne lub okoliczności danego lotu. Do lotu wykonywanego przez statek powietrzny o MOPSC ponad 19

przewożącego co najmniej jednego pasażera przydziela się co najmniej jedną osobę personelu pokładowego.

(b) Minimalna liczba członków personelu pokładowego jest większą spośród następujących liczb:

(1) liczba członków personelu pokładowego ustalona w pokazie ewakuacji lub analizie wykonanej dla konfiguracji kabiny danego statku powietrznego, zgodnie ze stosownymi wymaganiami certyfikacyjnymi; lub

(2) jeden członek personelu pokładowego na każde 50, lub ułamek z 50, miejsc pasażerskich zainstalowanych na tym samym pokładzie danego statku powietrznego.

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

ORO.CC.110 Warunki przydzielania obowiązków

(a) Członkom personelu pokładowego przydziela się obowiązki na pokładzie statku powietrznego tylko, jeżeli:

(1) ukończyli 18. rok życia;

(2) zostali uznani, zgodnie ze stosownymi wymaganiami części Part-MED, za fizycznie i psychicznie zdolnych do bezpiecznego pełnienia swoich obowiązków; oraz

(3) z wynikiem pozytywnym ukończyli wszystkie stosowne szkolenia i sprawdziany wymagane niniejszą podczęścią i posiadają kwalifikacje do pełnienia obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej.

(b) Przed przydzieleniem obowiązków członkom personelu pokładowego pracującym na zlecenie lub w niepełnym wymiarze czasu, operator sprawdza czy spełnione są wszystkie stosowne wymagania niniejszej podczęści, biorąc przy tym pod uwagę wszystkie usługi świadczone przez danego członka załogi lotniczej innemu operatorowi/operatorom, w celu ustalenia w szczególności:

(1) całkowitej liczby obsługiwanych typów i wariantów statków powietrznych; oraz

(2) stosownych ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymów dotyczących wypoczynku.

(c) Członkowie personelu pokładowego oraz ich role w zakresie bezpieczeństwa pasażerów i lotu są w sposób wyraźny podawane do wiadomości pasażerów.

ORO.CC.115 Prowadzenie szkoleń i związanych z nimi sprawdzianów

(a) Operator ustanawia szczegółowy program i zakres każdego szkolenia zgodnie ze stosownymi wymaganiami niniejszej podczęści oraz części Part-CC (stosownie do przypadku) obejmujący obowiązki i zakres odpowiedzialności członków personelu pokładowego.

(b) Każde szkolenie obejmuje instruktaż teoretyczny i praktyczny połączony z ćwiczeniami indywidualnymi lub grupowymi, stosownie do każdego przedmiotu szkolenia, i jego celem jest osiągnięcie i utrzymanie przez członków personelu pokładowego odpowiedniej biegłości zgodnie z niniejszą podczęścią.

(c) Każde szkolenie jest:

(1) prowadzone w sposób zorganizowany i realistyczny; oraz

(2) prowadzone przez personel posiadający kwalifikacje odpowiednie do tematu szkolenia.

(d) W trakcie lub po zakończeniu wszystkich szkoleń wymaganych niniejszą podczęścią, każdy członek personelu pokładowego przechodzi sprawdzian obejmujący wszystkie elementy danego szkolenia, z wyjątkiem szkolenia z zarządzania zasobami załogi (CRM). Sprawdziany przeprowadzane są przez personel posiadający kwalifikacje odpowiednie do sprawdzenia czy dany członek personelu pokładowego osiągnął lub utrzymuje wymagany poziom biegłości.

(e) Szkolenia CRM, a także moduły CRM (stosownie do przypadku), są prowadzone przez instruktora CRM ds. personelu pokładowego. W przypadku zintegrowania elementów CRM z innym szkoleniem, instruktor CRM ds. personelu pokładowego zajmuje się określeniem i realizacją programu szkolenia.

ORO.CC.120 Szkolenie wstępne

(a) Każdy nowy uczestnik szkolenia, który nie posiada jeszcze ważnego świadectwa personelu pokładowego wydanego zgodnie z częścią Part-CC:

(1) przechodzi szkolenie wstępne określone w CC.TRA.220; oraz

(2) zdaje egzamin towarzyszący szkoleniu wstępnemu przed podjęciem innych szkoleń wymaganych niniejszą podczęścią.

(b) Elementy programu szkolenia wstępnego można łączyć z pierwszym szkoleniem na określony typ statku powietrznego oraz szkoleniem przejściowym u operatora, pod warunkiem spełnienia wymagań podanych w CC.TRA.220 i odnotowania wszelkich takich elementów w aktach danego członka personelu pokładowego jako elementów szkolenia wstępnego.

ORO.CC.125 Szkolenie na dany typ statku powietrznego oraz szkolenie przejściowe u operatora

(a) Każdy członek personelu pokładowego przechodzi odpowiednie szkolenie na określony typ statku powietrznego i szkolenie przejściowe u operatora, a także związane z nimi sprawdziany, przed tym jak:

(1) zostaje po raz pierwszy przydzielony przez operatora do pełnienia funkcji członka personelu pokładowego; lub

(2) zostaje przydzielony przez tego operatora do pracy na innym typie statku powietrznego.

(b) Ustalając zakres i programy szkoleń na określony typ statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego u operatora, operator bierze pod uwagę odpowiednie standardy zawarte w danych dotyczących zdatności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 dla danego typu statku powietrznego, o ile standardy te są dostępne.

(c) Program szkolenia na określony typ statku powietrznego:

(1) przewiduje szkolenie i ćwiczenia na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym statku powietrznym; oraz

(2) obejmuje co najmniej następujące elementy szkolenia na określony typ statku powietrznego:

(i) opis statku powietrznego, stosownie do obowiązków personelu pokładowego;

(ii) całe zainstalowane wyposażenie i systemy bezpieczeństwa, stosownie do obowiązków personelu pokładowego;

(iii) obsługa i faktyczne otwieranie, przez każdego członka personelu pokładowego, każdego typu lub wariantu drzwi i wyjść normalnych i awaryjnych w trybie normalnym i awaryjnym;

(iv) demonstracja obsługi innych wyjść, w tym okien w kabinie załogi lotniczej;

(v) wyposażenie ochrony przeciwpożarowej i przeciwdymnej, tam gdzie zostało zainstalowane;

(vi) szkolenie z użycia trapów ewakuacyjnych, tak gdzie zostały zainstalowane; oraz

(vii) obsługa fotela, systemu bezpieczeństwa i wyposażenia tlenowego w przypadku niedyspozycji pilota.

(d) Program szkolenia przejściowego u operatora na każdy typ statku powietrznego, jaki będzie eksploatowany:

(1) przewiduje szkolenie i ćwiczenia na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym statku powietrznym;

(2) obejmuje szkolenie z zakresu standardowych procedur operacyjnych operatora dla członków personelu pokładowego, którym operator po raz pierwszy przydziela obowiązki; oraz

(3) obejmuje co najmniej następujące elementy szkolenia związane z danym operatorem, stosownie do typu statku powietrznego, który będzie eksploatowany:

(i) opis konfiguracji kabiny;

(ii) rozmieszczenie i użycie całego przenośnego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego znajdującego się na pokładzie;

(iii) wszystkie procedury normalne i awaryjne;

(iv) postępowanie z pasażerami i kontrola nad tłumem;

(v) szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym obejmujące użycie całego związanego z nim wyposażenia gaśniczego i ochronnego reprezentatywnego dla wyposażenia znajdującego się na pokładzie;

(vi) procedury ewakuacji;

(vii) procedury na wypadek niedyspozycji pilota;

(viii) stosowne wymagania i procedury ochrony; oraz

(ix) zarządzanie zasobami załogi.

ORO.CC.130 Szkolenie w różnicach

(a) Oprócz szkoleń wymaganych w ORO.CC.125, członek personelu pokładowego przechodzi odpowiednie szkolenie i sprawdziany dotyczące różnic przed otrzymaniem przydziału do pracy na:

(1) wariancie obecnie eksploatowanego typu statku powietrznego; lub

(2) typie lub wariancie obecnie eksploatowanego statku powietrznego posiadającego inne:

(i) wyposażenie bezpieczeństwa;

(ii) rozmieszczenie wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego; lub

(iii) procedury normalne i awaryjne.

(b) Program szkolenia w różnicach:

(1) określa się jako niezbędny na podstawie porównania z programem szkolenia ukończonego przez danego członka personelu pokładowego, zgodnie z ORO.CC.125 lit (c) i lit. (d), dla odpowiedniego typu statku powietrznego; oraz

(2) przewiduje szkolenie i ćwiczenia na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym statku powietrznym, stosownie do danego przedmiotu szkolenia w różnicach.

(c) Ustalając zakres i programy szkoleń na wariant obecnie eksploatowanego typu statku powietrznego, operator bierze pod uwagę odpowiednie standardy zawarte w danych dotyczących zdatności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 dla danego typu statku powietrznego i jego wariantów, o ile standardy te są dostępne.

ORO.CC.135 Loty zapoznawcze

Po ukończeniu szkolenia na określony typ statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego u operatora na danym typie statku powietrznego, każdy członek personelu pokładowego przechodzi odpowiednie loty zapoznawcze pod nadzorem na tym typie przed otrzymaniem przydziału do pracy jako członek minimalnego składu personelu pokładowego wymaganego zgodnie z ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Szkolenie okresowe

(a) Każdy członek personelu pokładowego przechodzi doroczne szkolenie i sprawdziany okresowe.

(b) Szkolenie okresowe obejmuje działania przydzielane do wykonania każdemu członkowi personelu pokładowego w ramach procedur normalnych i awaryjnych oraz czynności odpowiednie dla każdego typu lub wariantu statku powietrznego, który ma być eksploatowany.

(c) Elementy szkolenia na określony typ statku powietrznego:

(1) Szkolenie okresowe obejmuje raz do roku ćwiczenia manualne wykonywane przez każdego członka personelu pokładowego w celu symulacji obsługi każdego typu lub wariantu drzwi i wyjść normalnych i awaryjnych podczas ewakuacji pasażerów.

(2) Szkolenie okresowe obejmuje również, nie rzadziej niż raz na trzy lata:

(i) obsługę i faktyczne otwieranie, przez każdego członka personelu pokładowego na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym statku powietrznym, każdego typu lub wariantu wyjść normalnych i awaryjnych w trybie normalnym i awaryjnym;

(ii) rzeczywistą obsługę, przez każdego członka personelu pokładowego na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym statku powietrznym, drzwi bezpieczeństwa do kabiny załogi lotniczej, zarówno w trybie normalnym jak i awaryjnym, a także fotela, systemu bezpieczeństwa i wyposażenia tlenowego używanego w przypadku niedyspozycji pilota.

(iii) demonstrację obsługi wszystkich pozostałych wyjść, w tym okien w kabinie załogi lotniczej; oraz

(iv) demonstrację użycia tratwy ratunkowej lub trapu ewakuacyjnego, jeżeli są na wyposażeniu.

(d) Elementy szkolenia dotyczące danego operatora:

(1) Szkolenie okresowe obejmuje, w odstępach rocznych:
  (i) do zaliczenia przez każdego członka personelu pokładowego:
    (A) rozmieszczenie i obsługa całego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego zainstalowanego lub przewożonego na pokładzie; oraz
    (B) zakładanie kamizelek ratunkowych, przenośnych masek tlenowych i urządzenia zabezpieczającego oddychanie (protective breathing equipment, PBE);
  (ii) składowanie rzeczy w kabinie;
  (iii) procedury związane ze skażeniem statku powietrznego;
  (iv) procedury awaryjne;
  (v) procedury ewakuacji;
  (vi) przegląd incydentów i wypadków lotniczych;
  (vii) zarządzanie zasobami załogi;
  (viii) aspekty lotniczo-medyczne i pierwszą pomoc, a także związane z tym wyposażenie; oraz
  (ix) procedury ochrony.

(2) Szkolenie okresowe obejmuje również, nie rzadziej niż raz na trzy lata:
  (i) użycie środków pirotechnicznych (prawdziwych lub atrap);
  (ii) praktyczną demonstrację użycia list kontrolnych załogi lotniczej;
  (iii) realistyczne szkolenie praktyczne w użyciu całego sprzętu gaśniczego, w tym ubrań ochronnych reprezentatywnych dla wyposażenia samolotu; oraz
  (iv) do zaliczenia przez każdego członka personelu pokładowego:
    (A) gaszenie pożarów charakterystycznych dla wnętrza samolotu; oraz
    (B) zakładanie i użycie urządzenia zabezpieczającego oddychanie w pomieszczeniu zamkniętym o pozorowanym zadymieniu.

(e) Okresy ważności:
  (1) Okres ważności corocznego szkolenia okresowego wynosi 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od końca miesiąca, w którym odbył się sprawdzian.
  (2) W przypadku podejścia do szkoleń lub sprawdzianów wymaganych w lit. (a) w ciągu ostatnich 3 miesięcy ich okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.
  (3) Termin ważności dla dodatkowych elementów szkolenia określonych w lit. (c) pkt (2) i lit. (d) pkt (2) wynosi 36 miesięcy kalendarzowych, licząc od końca miesiąca, w którym odbyły się odpowiednie sprawdziany.

ORO.CC.145 Szkolenie wznawiające

(a) W przypadku, gdy członek personelu pokładowego w ciągu ostatnich 6 miesięcy okresu ważności ostatniego stosownego szkolenia i sprawdzianu okresowego:
  (1) nie pełnił żadnych obowiązków podczas lotu, przed ponownym przydzieleniem do pełnienia tych obowiązków przechodzi szkolenie wznawiające i sprawdzian dla każdego typu statku powietrznego, na którym będzie latał; lub

(2) nie pełnił obowiązków podczas lotu na jednym określonym typie statku powietrznego, przed ponownym przydzieleniem do pełnienia obowiązków przechodzi, na tym określonym typie statku powietrznego:

(i) szkolenie wznawiające i sprawdzian; lub

(ii) dwa loty zapoznawcze zgodnie z ORO.CC.135.

(b) Program szkolenia wznawiającego dla każdego typu statku powietrznego obejmuje co najmniej:

(1) procedury awaryjne;

(2) procedury ewakuacji;

(3) obsługę i faktyczne otwieranie, przez każdego członka personelu pokładowego, każdego typu lub wariantu wyjść normalnych i awaryjnych oraz drzwi bezpieczeństwa do kabiny załogi lotniczej w trybie normalnym i awaryjnym;

(4) demonstrację obsługi wszystkich pozostałych wyjść, w tym okien w kabinie załogi lotniczej; oraz

(5) rozmieszczenie i obsługę całego stosownego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego zainstalowanego lub przewożonego na pokładzie.

(c) Operator może zdecydować o zastąpieniu szkolenia wznawiającego szkoleniem okresowym, jeżeli przywrócenie danego członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków podczas lotu następuje podczas okresu ważności ostatniego szkolenia i sprawdzianu okresowego. W przypadku upływu tego okresu ważności, szkolenie wznawiające można zastąpić tylko szkoleniem na określony typ statku powietrznego i szkoleniem przejściowym u operatora określonymi w ORO.CC.125.

Sekcja 2 — Dodatkowe wymagania dotyczące operacji w komercyjnym transporcie lotniczym

ORO.CC.200 Liczebność i skład personelu pokładowego

Jeżeli potrzeba więcej niż jednego członka personelu pokładowego, w skład personelu wchodzi starszy członek personelu pokładowego wyznaczony przez operatora i wykwalifikowany zgodnie z ORO.CC.260.

ORO.CC.205 Normalne operacje na ziemi oraz nieprzewidziane okoliczności

(a) Zawsze, kiedy na pokładzie statku powietrznego znajdują się pasażerowie, w kabinie pasażerskiej musi znajdować się minimalna liczba członków personelu pokładowego wymagana zgodnie z ORO.CC.100.

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

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

(2) w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, jeżeli liczba pasażerów znajdujących się na pokładzie w celu odbycia lotu jest zmniejszona. W takim przypadku, po ukończeniu lotu, właściwemu organowi przedkładany jest raport.

(c) Warunki:

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

(2) w skład zmniejszonego personelu pokładowego wchodzi starszy członek personelu pokładowego określony w ORO.CC.260;

(3) wymagany jest co najmniej jeden członek personelu pokładowego na każdych 50, lub ułamek z 50, pasażerów znajdujących się na tym samym pokładzie danego statku powietrznego; oraz

(4) w przypadku normalnych operacji na ziemi statkiem powietrznym wymagającym więcej niż jednego członka personelu pokładowego, liczbę ustaloną zgodnie z lit. (c) pkt (3) zwiększa się o jednego członka personelu pokładowego na każdą parę wyjść awaryjnych na dany poziom podłogi.

ORO.CC.210 Warunki przydzielania obowiązków

Członkowie personelu pokładowego otrzymują obowiązki i pracują na określonym typie lub wariancie statku powietrznego wyłącznie, jeżeli:

(a) posiadają ważne zaświadczenie wydane zgodnie z częścią Part-CC;

(b) posiadają kwalifikacje na określony typ lub wariant statku powietrznego zgodnie z niniejszą podczęścią;

(c) spełniają pozostałe stosowne wymagania niniejszej podczęści i części Part-CAT; oraz

(d) mają na sobie mundur personelu pokładowego operatora.

ORO.CC.215 Prowadzenie szkoleń i związanych z nimi sprawdzianów

(a) Programy szkoleń i sprawdzianów, w tym programy wymagane przepisami niniejszej podczęści, są zatwierdzane przez właściwy organ i wyszczególniane w instrukcji operacyjnej.

(b) Po ukończeniu przez członka personelu pokładowego szkolenia i związanego z nim sprawdzianu, operator:

(1) aktualizuje rejestry szkolenia danego członka personelu pokładowego zgodnie z ORO.MLR.115; oraz

(2) dostarcza członkowi personelu pokładowego wykaz uaktualnionych terminów ważności dla typów i wariantów statków powietrznych, na których członek ten może latać.

ORO.CC.250 Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego

(a) Członek personelu pokładowego nie jest przydzielany do wykonywania lotów na więcej niż trzech typach statków powietrznych, z wyjątkiem sytuacji, gdy za zgodą właściwego organu członek personelu pokładowego może wykonywać loty na czterech typach statków powietrznych, pod warunkiem że w co najmniej dwóch z tych typów:

(1) wyposażenie bezpieczeństwa i wyposażenie awaryjne, a także normalne i awaryjne procedury dla danego typu statku powietrznego są podobne; oraz

(2) normalne i awaryjne procedury niemające odniesienia do danego typu statku powietrznego są identyczne.

(b) Do celów lit. (a) oraz szkolenia i kwalifikacji personelu pokładowego, operator określa:

(1) każdy statek powietrzny jako typ lub wariant, biorąc pod uwagę odpowiednie standardy określone w danych dotyczących zdatności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 dla danego typu lub wariantu statku powietrznego, o ile standardy takie są dostępne; oraz

(2) warianty typu statku powietrznego, które uznaje się za różne, jeżeli nie są one podobne we wszystkich poniższych aspektach:

(i) obsługa wyjść awaryjnych;

(ii) rozmieszczenie i rodzaj przenośnego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego;

(iii) procedury awaryjne odnoszące się do danego typu statku powietrznego.

ORO.CC.255 Operacje z jednoosobowym personelem pokładowym

(a) Operator dokonuje selekcji, rekrutuje, szkoli oraz sprawdza biegłość członków personelu pokładowego, którzy mają zostać przydzieleni do wykonywania operacji z jednoosobowym personelem pokładowym zgodnie z kryteriami odpowiednimi dla tego rodzaju operacji.

(b) Członkowie personelu pokładowego bez wcześniejszej praktyki w wykonywaniu operacji z jednoosobowym personelem pokładowym są przydzielani do tych operacji po:

(1) ukończeniu szkolenia wymaganego w lit. (c) oraz innych stosownych szkoleń i sprawdzianów wymaganych niniejszą podczęścią;

(2) zaliczeniu sprawdzianu biegłości w wykonywaniu swoich obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej; oraz

(3) rozpoczęciu lotów zapoznawczych w wymiarze co najmniej 20 godzin i 15 odcinków na odpowiednim typie statku powietrznego pod nadzorem członka personelu pokładowego posiadającego odpowiednią praktykę.

(c) Podczas szkolenia szczególny nacisk kładzie się na poniższe zagadnienia, charakterystyczne dla lotów z jednoosobowym personelem pokładowym:

(1) odpowiedzialność przed dowódcą za wykonywanie procedur normalnych i awaryjnych;

(2) znaczenie koordynacji i komunikacji z załogą lotniczą, zwłaszcza w sytuacji radzenia sobie z niezdyscyplinowanymi lub nieodpowiednio zachowującymi się pasażerami;

(3) przegląd wymogów operatora i wymogów prawnych;

(4) dokumentacja;

(5) raportowanie wypadków i incydentów; oraz

(6) ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku.

ORO.CC.260 Starszy członek personelu pokładowego

(a) Operator wyznacza członka personelu pokładowego na stanowisko starszego członka personelu pokładowego tylko, jeżeli:

(1) posiada co najmniej 1 rok praktyki w roli członka personelu pokładowego; oraz

(2) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie dla starszych członków personelu pokładowego wraz z towarzyszącym mu sprawdzianem.

(b) Szkolenie dla starszych członków personelu pokładowego obejmuje wszystkie obowiązki i cały zakres odpowiedzialności starszego członka personelu pokładowego, a także co najmniej następujące elementy:

(1) odprawa przed startem;

(2) współpraca z załogą;

(3) przegląd wymogów operatora i wymogów prawnych;

(4) raportowanie wypadków i incydentów;

(5) czynnik ludzki i zarządzanie zasobami załogi (CRM); oraz

(6) ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku.

(c) Starszy członek personelu pokładowego odpowiada przed dowódcą za przeprowadzanie i koordynację procedur normalnych i awaryjnych określonych w instrukcji operacyjnej, w tym za przerwanie wykonywania swoich obowiązków niezwiązanych z bezpieczeństwem w celu zachowania bezpieczeństwa lub ochrony.

(d) Operator ustanawia procedury wyboru najbardziej wykwalifikowanego członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego, na wypadek gdyby wyznaczony starszy członek personelu pokładowego nie mógł wypełniać swoich obowiązków. Zmiany tych procedur są zgłaszane właściwemu organowi.

Podczęść TC — Personel techniczny w operacjach HEMS, HHO lub NVIS

ORO.TC.100 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące operatora wykonującego loty statkami powietrznymi z personelem technicznym w komercyjnym transporcie lotniczym w przypadku operacji śmigłowców ratownictwa medycznego (HEMS), operacji z wykorzystaniem systemu noktowizyjnego (NVIS) i operacji śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO).

ORO.TC.105 Warunki przydzielania obowiązków

(a) Członkom personelu technicznego w operacjach HEMS, HHO lub NVIS w komercyjnym transporcie lotniczym przydziela się obowiązki tylko, jeżeli:

(1) ukończyli 18. rok życia;

(2) są fizycznie i psychicznie zdolni do bezpiecznego wykonywania przydzielonych im obowiązków i odpowiedzialności;

(3) ukończyli wszystkie wymagane niniejszą podczęścią szkolenia niezbędne do wykonywania przydzielonych im obowiązków; oraz

(4) zaliczyli sprawdziany biegłości w wykonywaniu wszystkich przydzielonych obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej.

(b) Przed przydzieleniem obowiązków członkom personelu technicznego pracującym na zasadzie samozatrudnienia lub na zlecenie lub w niepełnym wymiarze czasu, operator sprawdza czy spełnione są wszystkie stosowne wymagania niniejszej podczęści, biorąc przy tym pod uwagę wszystkie usługi świadczone przez danego członka załogi lotniczej innemu operatorowi/operatorom, w celu ustalenia w szczególności:

(1) całkowitej liczby obsługiwanych typów i wariantów statków powietrznych; oraz

(2) stosownych ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymogów dotyczących wypoczynku.

ORO.TC.110 Szkolenia i sprawdziany

(a) Operator ustanawia program szkoleń zgodnie ze stosownymi wymaganiami niniejszej podczęści obejmujący odpowiedzialność i obowiązki wykonywane przez członków personelu technicznego.

(b) Po ukończeniu szkolenia wstępnego, szkolenia przejściowego u operatora, szkolenia w różnicach i szkolenia okresowego, każdy członek personelu technicznego przechodzi sprawdzian wykazujący jego biegłość w wykonywaniu procedur normalnych i awaryjnych.

(c) Szkolenia i sprawdziany prowadzone są zawsze przez personel posiadający odpowiednie kwalifikacje i praktykę w zakresie realizowanych zagadnień. Operator przekazuje odpowiedniemu organowi informacje o personelu prowadzącym sprawdziany.

ORO.TC.115 Szkolenie wstępne

Przed rozpoczęciem szkolenia przejściowego u operatora, każdy członek personelu technicznego przechodzi szkolenie wstępne obejmujące:

(a) ogólną wiedzę teoretyczną z zakresu lotnictwa i przepisów lotniczych obejmującą wszystkie elementy związane z obowiązkami i odpowiedzialnością personelu technicznego;

(b) szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym;

(c) szkolenie w zakresie przetrwania na lądzie i w wodzie, stosownie do rodzaju i obszaru operacji;

(d) aspekty lotniczo-medyczne i pierwszą pomoc, oraz

(e) komunikację i stosowne elementy CRM określone w ORO.FC.115 i ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Szkolenie przejściowe u operatora

Każdy członek personelu technicznego przechodzi:

(a) szkolenie przejściowe u operatora obejmujące stosowne elementy CRM,

(1) przed przydzieleniem przez operatora do wykonywania obowiązków członka personelu technicznego; lub

(2) przy przechodzeniu na inny typ lub klasę statku powietrznego, jeżeli którykolwiek z elementów wyposażenia lub procedur podany w lit. (b) jest inny.

(b) Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje:

(1) rozmieszczenie i użycie całego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia służącego do przetrwania znajdujących się na pokładzie;

(2) wszystkie procedury normalne i awaryjne; oraz

(3) pokładowy sprzęt służący wykonywaniu obowiązków w statku powietrznym lub na ziemi w celu pomocy pilotowi podczas wykonywania operacji HEMS, HHO lub NVIS.

ORO.TC.125 Szkolenie w różnicach

(a) W przypadku zmian w wyposażeniu lub procedurach na obsługiwanych obecnie typach lub wariantach statków powietrznych, każdy członek personelu technicznego przechodzi szkolenie w różnicach.

(b) Moment, w którym wymagane jest przejście szkolenia w różnicach, określa operator w instrukcji operacyjnej.

ORO.TC.130 Loty zapoznawcze

Po ukończeniu szkolenia przejściowego u operatora, a przed przystąpieniem do pracy jako wymagany członek personelu technicznego podczas operacji HEMS, HHO i NVIS, każdy członek personelu technicznego rozpoczyna loty zapoznawcze.

ORO.TC.135 Szkolenie okresowe

(a) Nie rzadziej niż co 12 miesięcy, każdy członek personelu technicznego przechodzi szkolenie okresowe odpowiednie dla obsługiwanego przez siebie typu lub klasy statku powietrznego i wyposażenia. Elementy szkolenia CRM są zintegrowane ze wszystkimi odpowiednimi fazami szkolenia okresowego.

(b) Szkolenie okresowe obejmuje instruktaż teoretyczny i praktyczny oraz ćwiczenia.

ORO.TC.140 Szkolenie wznawiające

(a) Każdy członek personelu technicznego, który nie podjął obowiązków w okresie ostatnich 6 miesięcy przechodzi szkolenie wznawiające określone w instrukcji operacyjnej.

(b) Członek personelu technicznego, który nie wykonywał obowiązków podczas lotu na określonym typie lub klasie statku powietrznego w okresie ostatnich 6 miesięcy, przed przydzieleniem do obsługi tego typu lub klasy statku powietrznego, przechodzi lub wykonuje:

(1) szkolenie wznawiające na ten typ lub klasę statku powietrznego; lub

(2) dwa odcinki zapoznawcze na tym typie lub klasie statku powietrznego.

Dodatek I do załącznika III

ZGŁOSZENIE zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr XXX/XXX w sprawie operacji lotniczych
Operator Nazwa: Siedziba lub miejsce prowadzenia działalności operatora: Imię i nazwisko oraz dane teleadresowe kierownika odpowiedzialnego:
Eksploatacja statku powietrznego
Data rozpoczęcia eksploatacji/stosowania zmiany:
Rodzaj/rodzaje operacji: ☐ Part-NCC: (podać czy pasażerskie czy towarowe;) ☐ Part-SPO: (podać specjalistyczne zadanie/zadania)
Typ/typy statku powietrznego/statków powietrznych, rejestracja/rejestracje oraz baza/bazy:
Szczegóły posiadanych zatwierdzeń (w stosownym przypadku do zgłoszenia należy dołączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych)
Wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań wraz z odniesieniem do zastępowanych AMC (dołączyć do zgłoszenia)
Oświadczenia
☐ Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, odzwierciedla stosowne wymagania określone w częściach Part-NCC, Part-SPO i Part-SPA. Wszystkie loty będą wykonywane zgodnie z procedurami i instrukcjami określonymi w instrukcji operacyjnej.
☐ Wszystkie eksploatowane statki powietrzne posiadają ważne świadectwo zdatności do lotu i spełniają rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003.
☐ Wszyscy członkowie załogi lotniczej, członkowie personelu pokładowego oraz członkowie personelu technicznego, stosownie do przypadku, są szkoleni zgodnie ze stosownymi wymaganiami.
☐ (Stosownie do przypadku) Operator wprowadził oficjalnie uznawany standard branżowy i wykazał się zgodnością z nim. Odniesienie do standardu: Organ certyfikujący: Data ostatniej kontroli zgodności:
☐ Właściwy organ będzie informowany o wszelkich zmianach w eksploatacji mających wpływ na informacje podane w niniejszym zgłoszeniu.

☐ Operator potwierdza poprawność informacji podanych w niniejszym zgłoszeniu.
Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego

ZAŁĄCZNIK IV

Część Part-CAT

Podczęść A — Wymogi ogólne

ORO.GEN.100 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczany przez państwo członkowskie, w którym mieści się główne miejsce prowadzenia działalności operatora.

Sekcja 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym

CAT.GEN.MPA.100 Obowiązki członka załogi

(a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które są:

(1) związane z bezpieczeństwem statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie; oraz

(2) wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej.

(b) Członek załogi:

(1) informuje dowódcę o każdej awarii, błędzie, nieprawidłowości, niesprawności lub usterce, które mogą w jego ocenie stanowić ograniczenie zdatności statku powietrznego do lotu lub bezpieczeństwa jego eksploatacji, w tym mających związek z systemami awaryjnymi, o ile nie zostało to zgłoszone przez innego członka załogi;

(2) informuje dowódcę o każdym incydencie, który stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu, o ile nie zostało to zgłoszone przez innego członka załogi;

(3) postępuje zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w ustanowionych przez operatora programach raportowania zdarzeń;

(4) przestrzega wszelkich dotyczących go ograniczeń czasu lotu i służby (flight and duty time limitations, FLT) oraz wymogów w zakresie wypoczynku; oraz

(5) podejmując się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:

(i) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów wypoczynku zgodnie z ORO.OPS.FTL;

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

(c) Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie statku powietrznego:

(1) pod wpływem substancji psychoaktywnych, alkoholu lub w okolicznościach, o których mowa w pkt 7 lit. g załącznika IV do rozporządzenia (EC) nr 216/2008;

(2) po nurkowaniu głębokościowym lub oddaniu krwi, chyba że po upływie stosownego czasu;

(3) jeżeli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne;

(4) w razie jakichkolwiek wątpliwości co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków; lub

(5) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7 lit. f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.

CAT.GEN.MPA.105 Obowiązki dowódcy

(a) Oprócz przestrzegania postanowień CAT.GEN.MPA.100, dowódca statku powietrznego:

(1) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia statku powietrznego po zakończeniu lotu;

(2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego:

(i) w przypadku samolotów: od chwili, gdy samolot uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączenia silnika/silników stanowiącego/stanowiących zasadniczą jednostkę napędową;

(ii) w przypadku śmigłowców: podczas gdy wirniki się obracają;

(3) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie, zgodnie z pkt 7 lit. c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

(4) jest uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

(5) nie zezwala na przewóz statkiem powietrznym osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

(6) ma prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz stwarza jakiekolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

(7) zapewnia zapoznanie wszystkich pasażerów z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego;

(8) zapewnia wykonanie wszystkich procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych zgodnie z instrukcją operacyjną;

(9) nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas krytycznych faz lotu żadnych czynności innych niż obowiązki wymagane dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego;

(10) dopilnowuje, aby rejestratory pokładowe:

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

(ii) w przypadku zdarzenia lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu:

(A) nie zostały celowo skasowane;

(B) zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz

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

(11) podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi stosownie do wykazu odstępstw od konfiguracji (configuration deviation list, CDL) lub wykazu wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL);

(12) zapewnia przeprowadzenie kontroli przed lotem zgodnie z wymaganiami części Part-M; oraz

(13) jest przekonany, że całe istotne pokładowe wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania.

(b) W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca samolotu lub pilot lecący podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7 lit. d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.

(c) Zawsze kiedy statek powietrzny wykonał podczas lotu manewr w odpowiedzi na polecenie sygnalizacji RA (resolution advisory) wydane przez pokładowy system unikania kolizji (airborne collision avoidance system, ACAS), dowódca składa właściwemu organowi raport ACAS.

(d) Zagrożenia związane z ptakami i zderzenia z ptakami

(1) Jak tylko pozwala na to obciążenie załogi lotniczej pracą, dowódca statku powietrznego informuje służby ruchu lotniczego (air traffic service, ATS) o każdym zaobserwowanym potencjalnym zagrożeniu związanym z ptakami.

(2) Po każdym zderzeniu z ptakiem, dowódca statku powietrznego składa właściwemu organowi po wylądowaniu pisemny raport o zderzeniu z ptakiem, jeżeli statek powietrzny, za który jest odpowiedzialny, doznał w wyniku tego zderzenia znaczących uszkodzeń albo utraty lub zakłócenia funkcji któregokolwiek z podstawowych systemów pokładowych.

CAT.GEN.MPA.110 Władza dowódcy

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić wykonywanie wszelkich zgodnych z prawem poleceń dowódcy statku powietrznego wydanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie przez wszystkie przewożone statkiem powietrznym osoby.

CAT.GEN.MPA.115 Członkowie personelu lub załogi niebędący członkami personelu pokładowego przebywający w kabinie pasażerskiej

W przypadku gdy członkowie załogi lub personelu niebędący członkami personelu pokładowego wykonują obowiązki w kabinie pasażerskiej statku powietrznego, operator dopilnowuje, by:

(a) nie byli oni myleni przez pasażerów z członkami personelu pokładowego;

(b) nie zajmowali wymaganych miejsc przeznaczonych dla personelu pokładowego; oraz

(c) nie utrudniali członkom personelu pokładowego wykonywania obowiązków.

CAT.GEN.MPA.120 Wspólny język

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

CAT.GEN.MPA.125 Kołowanie samolotu

Operator dopilnowuje, by kołowanie jego samolotu po polu manewrowym lotniska odbywało się tylko, gdy osoba zasiadająca za sterami:

(a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub

(b) została wyznaczona przez operatora oraz:

(1) jest przeszkolona w zakresie kołowania statku powietrznego;

(2) jest przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem;

(3) otrzymała instrukcje dotyczące układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz

(4) spełnia standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

CAT.GEN.MPA.130 Uruchomienie wirnika — śmigłowce

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się tylko, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

CAT.GEN.MPA.135 Wstęp do kabiny załogi lotniczej

(a) Operator dopilnowuje, by nikt poza członkami załogi lotniczej wyznaczonej na dany lot nie miał wstępu ani nie był przewożony w kabinie załogi lotniczej, chyba że osoba ta jest:

(1) operacyjnym członkiem załogi;

(2) przedstawicielem właściwego organu lub organu odpowiedzialnego za nadzór bieżący, jeżeli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych obowiązków; lub

(3) dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w instrukcji operacyjnej.

(b) Dowódca dopilnowuje, by:

(1) udzielenie zezwolenia na wstęp do kabiny załogi lotniczej nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia w wykonywaniu lotu; oraz

(2) wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi lotniczej były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.

(c) Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi lotniczej wydaje dowódca.

CAT.GEN.MPA.140 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych (portable electronic device, PED) mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie takich urządzeń.

CAT.GEN.MPA.145 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym

Operator zapewnia dostępność wykazów zawierających informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie każdego z jego samolotów do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych (rescue coordination centres, RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Wodowanie — samoloty

Operator użytkuje samolot z zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30 nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiającej awaryjne lądowanie, przekraczającej mniejszą z następujących wielkości: odległość odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 mil morskich, tylko jeżeli samolot ten spełnia wymagania dotyczące wodowania określone w odpowiednich przepisach o zdatności statków powietrznych do lotu.

CAT.GEN.MPA.155 Przewóz broni i amunicji wojskowej

(a) Operator przewozi drogą powietrzną broń i amunicję wojskową tylko jeżeli wyraziły na to zgodę wszystkie zainteresowane państwa, których przestrzeń powietrzna ma być wykorzystana podczas wykonywania lotu oraz każdej prawdopodobnej zmiany kursu.

(b) W przypadku wyrażenia takiej zgody, operator dopilnowuje, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były:

(1) umieszczone w statku powietrznym w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz

(2) niezaładowane, w przypadku przewożenia broni palnej.

(c) Operator dopilnowuje, by dowódca samolotu był powiadomiony przed rozpoczęciem lotu o szczegółach i rozmieszczeniu na pokładzie statku powietrznego broni i amunicji wojskowej przeznaczonych do przewozu.

CAT.GEN.MPA.160 Przewóz broni i amunicji sportowej

(a) Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia zgłoszenia każdego zamiaru przewozu drogą powietrzną broni sportowej.

(b) Operator przyjmujący do przewozu broń sportową dopilnowuje, by była ona:

(1) umieszczona w statku powietrznym w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz

(2) niezaładowana, w przypadku broni palnej lub innych rodzajów broni mogących zawierać amunicję.

(c) Amunicja do broni sportowej może być przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z instrukcjami technicznymi.

CAT.GEN.MPA.161 Przewóz broni i amunicji sportowej — odstępstwa

Nie naruszając przepisu CAT.GEN.MPA.160 lit. (b), w przypadku śmigłowców o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) nieprzekraczającej 3 175 kg, eksploatowanych w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, broń sportową można przewozić w miejscu dostępnym podczas lotu pod warunkiem, że operator ustanowił odpowiednie procedury, a umieszczenie tej broni w miejscu niedostępnym podczas lotu jest niemożliwe.

CAT.GEN.MPA.165 Sposób przewozu osób

Operator podejmuje wszelkie środki w celu dopilnowania, by podczas lotu żadna osoba nie znajdowała się w jakiejkolwiek części statku powietrznego nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dowódca udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do takiej części:

(a) w celu podjęcia działań koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego lub znajdujących się na jego pokładzie osób, zwierząt lub rzeczy; lub

(b) w której przewożone są ładunki lub zapasy, do których z założenia możliwy jest dostęp osób podczas lotu.

CAT.GEN.MPA.170 Alkohol i środki odurzające

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

CAT.GEN.MPA.175 Zagrożenia dla bezpieczeństwa

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

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

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

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenty i instrukcje pokładowe oraz informacje przewożone na pokładzie

(a) O ile nie zostanie to określone w inny sposób, podczas każdego lotu, na pokładzie statku powietrznego znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:

(1) instrukcja użytkowania w locie (aircraft flight manual, AFM) lub równoważny dokument/dokumenty,

(2) oryginał świadectwa rejestracji;

(3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);

(4) świadectwo hałasu, wraz z przekładem na język angielski, jeżeli został dostarczony przez organ odpowiedzialny za wydanie tego świadectwa;

(5) kopia certyfikatu operatora lotniczego (AOC) poświadczona za zgodność z oryginałem;

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

(7) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;

(8) polisa/polisy ubezpieczenia OC;

(9) dziennik podróży statku powietrznego, lub dokument równoważny;

(10) dziennik techniczny statku powietrznego, zgodnie z częścią Part-M;

(11) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;

(12) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy na które, według uzasadnionych oczekiwań, statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;

(13) procedury i wizualne sygnały informacyjne wykorzystywane przez przechwytujące i przechwytywane statki powietrzne;

(14) informacje o służbach poszukiwawczo-ratowniczych operujących na obszarze planowanego lotu. Informacje te będą łatwo dostępne w kabinie załogi lotniczej;

(15) aktualne części instrukcji operacyjnej dotyczące obowiązków członków załogi. Części te będą łatwo dostępne dla członków załogi;

(16) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL);

(17) właściwa dokumentacja NOTAM i AIS;

(18) właściwe informacje meteorologiczne;

(19) w stosownych przypadkach, manifest ładunkowy lub pasażerski;

(20) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia;

(21) w stosownych przypadkach, plan operacyjny lotu;

(22) w stosownych przypadkach, powiadomienie o pasażerach kategorii specjalnych (special category passengers, SCP) i ładunkach specjalnych; oraz

(23) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.

(b) Nie naruszając przepisów lit. (a), w przypadku operacji wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu statków powietrznych z napędem silnikowym niebędących złożonymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym, startujących i lądujących z tego samego lotniska lub miejsca operacji lotniczych w

odstępie do 24 godzin lub pozostających w granicach obszaru lokalnego określonego w instrukcji operacyjnej, następujące dokumenty i informacje można, zachować na lotnisku lub na miejscu wykonywania operacji lotniczych zamiast na pokładzie:

(1) świadectwo hałasu;

(2) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;

(3) dziennik podróży lub dokument równoważny;

(4) dziennik techniczny statku powietrznego;

(5) dokumentacja NOTAM oraz AIS;

(6) informacje meteorologiczne;

(7) w stosownych przypadkach, powiadomienie o SCP oraz ładunkach specjalnych; oraz

(8) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia.

(c) Nie naruszając przepisów lit. (a), w przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. (a) pkt 2-8, dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można uzyskać dokumenty zastępcze.

CAT.GEN.MPA.185 Informacje zachowywane na ziemi

(a) Operator dopilnowuje, by co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów:

(1) informacje mające znaczenie dla danego lotu i właściwe dla charakteru operacji były zachowywane na ziemi;

(2) informacje te były zachowane do czasu ich skopiowania w miejscu, w którym będą przechowywane; lub, jeżeli jest to niewykonalne

(3) te same informacje były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie statku powietrznego.

(b) Informacje, o których mowa w lit. (a), obejmują:

(1) w odpowiednich przypadkach, kopię operacyjnego planu lotu;

(2) kopie odpowiedniej/odpowiednich części dziennika technicznego statku powietrznego;

(3) dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli została poddana edycji przez operatora;

(4) jeżeli to wymagane, dokumentację dotyczącą masy i wyważenia; oraz

(5) powiadomienie o ładunkach specjalnych.

CAT.GEN.MPA.190 Udostępnianie dokumentacji i zapisów

Na żądanie osoby upoważnionej przez organ dowódca udostępnia tej osobie w rozsądnym terminie wymagane dokumenty pokładowe.

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

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

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

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

(d) Operator prowadzi dokumentację zawierającą aktualne informacje niezbędne dla przekształcenia przechowywanych danych na parametry wyrażone w jednostkach inżynieryjnych.

(e) Operator na żądanie właściwego organu udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora pokładowego.

(f) Bez uszczerbku dla stosownych przepisów krajowego prawa karnego:

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

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

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

(ii) pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lotu; lub

(iii) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

CAT.GEN.MPA.200 Transport materiałów niebezpiecznych

(a) O ile inne przepisy niniejszej części nie stanowią inaczej, transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do Konwencji chicagowskiej z późniejszymi zmianami w połączeniu z przepisami *Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną* (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.

(b) Materiały niebezpieczne są przewożone wyłącznie przez operatora zatwierdzonego zgodnie z przepisami SPA.DG, chyba że:

(1) nie podlegają przepisom instrukcji technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji; lub

(2) są przenoszone przez pasażerów lub członków załogi, albo znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 instrukcji technicznych.

(c) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia nieumyślnemu wniesieniu materiałów niebezpiecznych na pokład.

(d) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędnych informacji umożliwiających wykonywanie obowiązków zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.

(e) W zakresie zgodnym z instrukcjami technicznymi, operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa, w którym wystąpiło zdarzenie:

(1) wszelkie wypadki lub incydenty z udziałem materiałów niebezpiecznych;

(2) wykrycie niezgłoszonego lub źle zgłoszonego ładunku lub poczty zawierającej materiały niebezpieczne; lub

(3) znalezienie materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez pasażerów lub członków załogi, lub w ich bagażu, w przypadku niezgodności z przepisami części 8 instrukcji technicznych.

(f) Operator dopilnowuje, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.

(g) Operator dopilnowuje, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.

Podczęść B — Procedury operacyjne

Sekcja 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym

CAT.OP.MPA.100 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego

(a) Operator dopilnowuje, by:

(1) zawsze kiedy to możliwe, podczas każdego lotu korzystano z usług służb ruchu lotniczego (ATS) odpowiednich dla danej przestrzeni powietrznej oraz stosowano odpowiednie przepisy ruchu lotniczego;

(2) instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym, były, jeśli jest to wykonalne, skoordynowane z odpowiednią jednostką ATS przed przekazaniem do samolotu.

(b) Nie naruszając przepisów lit. (a), korzystanie z usług ATS nie jest wymagane, o ile nie nakazują tego wymagania przestrzeni powietrznej dla:

(1) operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów z napędem silnikowym niebędących złożonymi samolotami z napędem silnikowym;

(2) śmigłowców o MCTOM nieprzekraczającej 3 175 kg eksploatowanych w dzień na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia; lub

(3) operacji śmigłowcowych o charakterze lokalnym,

pod warunkiem utrzymania ustaleń dotyczących służb poszukiwawczo-ratowniczych..

CAT.OP.MPA.105 Korzystanie z lotnisk i miejsc prowadzenia operacji lotniczych

(a) Operator korzysta tylko z takich lotnisk i miejsc wykonywania operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu/ typów statku powietrznego i wykonywanych operacji.

(b) Z miejsc wykonywania operacji lotniczych korzysta się tylko w przypadku:

(1) samolotów z napędem silnikowym niebędących złożonymi samolotami z napędem silnikowym; oraz

(2) śmigłowców.

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

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

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

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

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

CAT.OP.MPA.107 Odpowiednie lotnisko

Operator uznaje lotnisko za odpowiednie, jeżeli w przewidywanym czasie użycia, lotnisko będzie dostępne i wyposażone w niezbędne usługi pomocnicze, takie jak ATS, wystarczające oświetlenie, środki łączności, prognozy meteorologiczne, pomoce nawigacyjne i służby ratunkowe.

CAT.OP.MPA.110 Minima operacyjne lotniska

(a) Operator określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, docelowego i zapasowego. Minima te nie mogą być niższe niż minima ustanowione dla takich lotnisk przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko, z wyłączeniem przypadków, kiedy państwo to wydało wyraźną zgodę. Minima powiększa się o wszelkie wartości nakazane przez właściwy organ.

(b) Wykorzystanie HUD, HUDLS lub EVS może umożliwiać prowadzenie operacji przy widzialności niższej niż ustalona w minimach operacyjnych lotniska, o ile zostanie to zatwierdzone zgodnie z SPA.LVO.

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

(1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;

(2) skład, fachowość i doświadczenie załogi lotniczej;

(3) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (FATO), które mogą być wybrane do użycia;

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

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

(6) na potrzeby ustalenia odległości od przeszkód, przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymagane dla wykonania procedur awaryjnych;

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

(8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz

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

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

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

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

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

(3) są spełnione wymagane kryteria osiągów statku powietrznego; oraz

(4) załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.

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

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

(b) Podejścia nieprecyzyjne

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

(2) Nie naruszając przepisu pkt (1), dla określonego podejścia do konkretnej drogi startowej można zastosować inną technikę podejścia, jeżeli zatwierdzi to właściwy organ. W takim przypadku, stosowny minimalny zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR):

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

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

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

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

(1) radar umożliwia naprowadzanie kierunkowe zapewniające ominięcie przeszkód; oraz

(2) jedno z dwojga:

(i) minimalną względną wysokość zniżania (MDH) określa się przy użyciu radiowysokościomierza; lub

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

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

(c) Zasięg decyzji zapewnia odpowiednie omijanie przeszkód podczas wykonywania procedury nieudanego podejścia z każdego punktu docelowego, dla którego planowane jest podejście ARA.

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

(e) W przypadku operacji z załogą jednoosobową do wysokości MDA/H i zasięgu decyzji należy dodać odpowiednie przyrosty.

CAT.OP.MPA.125 Procedury odlotu i podejścia według wskazań przyrządów

(a) Operator zapewnia stosowanie procedur odlotu i podejścia według wskazań przyrządów ustanowionych przez państwo lotniska.

(b) Nie naruszając lit. (a), dowódca może zaakceptować zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na odstępstwo od ogłoszonej trasy odlotowej lub przylotowej, o ile są spełnione kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione. Końcowe podejście wykonuje się w każdym razie z widocznością lub zgodnie z ustanowioną procedurą podejścia według wskazań przyrządów.

(c) Nie naruszając lit. (a), operator może stosować inne procedury niż określone w lit. (a), pod warunkiem że zostały one zatwierdzone przez państwo, na którego terytorium znajduje się lotnisko, oraz są określone w instrukcji operacyjnej.

CAT.OP.MPA.130 Procedury przeciwhałasowe — samoloty

(a) Z wyjątkiem operacji VFR wykonywanych z użyciem samolotów z napędem silnikowym niebędących złożonymi samolotami z napędem silnikowym, operator ustanawia odpowiednie procedury operacyjne dotyczące odlotu oraz przylotu/podejścia dla każdego typu samolotu biorąc pod uwagę potrzebę minimalizacji hałasu emitowanego przez statki powietrzne.

(b) Powyższe procedury:

(1) zapewniają pierwszeństwo bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu; oraz

(2) są proste i bezpieczne w stosowaniu, bez znaczącego zwiększenia obciążenia załogi pracą podczas krytycznych faz lotu.

CAT.OP.MPA.131 Procedury przeciwhałasowe — śmigłowce

(a) Operator zapewnia uwzględnienie potrzeby minimalizacji hałasu emitowanego przez śmigłowce w procedurach startu i lądowania.

(b) Powyższe procedury:

(1) zapewniają pierwszeństwo bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu; oraz

(2) są proste i bezpieczne w stosowaniu, bez znaczącego zwiększenia obciążenia załogi pracą podczas krytycznych faz lotu.

CAT.OP.MPA.135 Trasy i obszary operacji — postanowienia ogólne

(a) Operator zapewnia prowadzenie operacji jedynie na trasach lub na obszarach, na których:

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

(2) osiągi danego statku powietrznego są wystarczające do spełnienia minimalnych wymagań dotyczących wysokości bezwzględnej lotu;

(3) wyposażenie statku powietrznego spełnia minimalne wymagania mające zastosowanie dla planowanej operacji; oraz

(4) są dostępne odpowiednie mapy i plany.

(b) Operator zapewnia prowadzenie operacji zgodnie z wszelkimi ograniczeniami wprowadzonymi przez organ, dotyczącymi tras lub obszarów operacji.

(c) Lit. (a) pkt (1) nie stosuje się do lotów VFR wykonywanych w dzień przez samoloty z napędem silnikowym niebędące złożonymi samolotami z napędem silnikowym, podczas których statek powietrzny odlatuje i przylatuje na to samo lotnisko lub miejsce wykonywania operacji lotniczych.

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

Operator zapewnia wykonywanie operacji z użyciem samolotów jednosilnikowych tylko na trasach lub na obszarach, na których dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie przymusowe.

CAT.OP.MPA.137 Trasy i obszary operacji — śmigłowce

Operator dopilnowuje, by:

(a) w przypadku śmigłowców w klasie osiągów 3, z wyjątkiem śmigłowców posiadających zgodę na operowanie zgodnie z CAT.POL.H.420, dostępne były powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie przymusowe;

(b) w przypadku śmigłowców w klasie osiągów 3 wykonujących operacje „tranzytu przybrzeżnego”, instrukcja operacyjna zawierała procedury zapewniające zgodność pomiędzy szerokością korytarza przybrzeżnego oraz wyposażeniem znajdującym się na pokładzie a warunkami panującymi w danym czasie.

CAT.OP.MPA.140 Maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zezwolenia na wykonywanie lotów ETOPS

(a) Bez specjalnego zezwolenia właściwego organu wydanego zgodnie z SPA.ETOPS, operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska, w normalnych warunkach bezwietrznych, niż:

(1) w przypadku samolotów w klasie osiągów A posiadających:

(i) maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MOPSC) wynoszącą 20 lub więcej; lub

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

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

(2) w przypadku samolotów w klasie osiągów A posiadających:

(i) MOPSC wynoszącą 19 lub mniej; oraz

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

odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu lub, pod warunkiem uzyskania zezwolenia właściwego organu, do 180 minut lotu w przypadku samolotów turboodrzutowych, z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. (b);

(3) w przypadku samolotów w klasie osiągów B lub C:

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

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

(b) Operator określa prędkość w celu obliczania maksymalnej odległości do odpowiedniego lotniska dla każdego typu lub wersji użytkowanych samolotów dwusilnikowych, która nie może przekraczać V_{MO} (maksymalnej prędkości użytkowania), na podstawie rzeczywistej prędkości lotu, jaką samolot jest w stanie utrzymać z jednym silnikiem niepracującym.

(c) Operator umieszcza w instrukcji operacyjnej następujące dane, właściwe dla każdego typu lub wariantu użytkowanego statku powietrznego:

(1) ustalona prędkość przelotowa właściwa dla lotu z jednym silnikiem niepracującym; oraz

(2) ustalona odległość maksymalna do odpowiedniego lotniska.

(d) Aby uzyskać zezwolenie, o którym mowa w lit. (a) pkt (2), operator przedstawia dowody na to, że:

(1) dana kombinacja samolotu i jednostki napędowej posiada projekt typu dla operacji o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS) oraz zatwierdzenie niezawodności dla planowanej operacji;

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

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

CAT.OP.MPA.145 Określanie minimalnych wysokości lotu

(a) Operator określa dla wszystkich planowanych odcinków tras:

(1) minimalne wysokości lotu zapewniające wymagane przewyższenia nad terenem z uwzględnieniem wymagań zawartych w części CAT.POL; oraz

(2) metodę wyznaczania tych wysokości przez załogę lotniczą.

(b) Metoda określania minimalnych wysokości lotu podlega obowiązkowi zatwierdzenia przez właściwy organ.

(c) Jeżeli minimalne wysokości lotu określone przez państwo, nad terytorium którego przebiega lot, różnią się, mają zastosowanie wartości większe.

CAT.OP.MPA.150 Polityka paliwowa

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

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

(1) procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz:

(i) dane dostarczone przez producenta statku powietrznego; lub

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

oraz

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

(i) dane o zużyciu paliwa przez statek powietrzny;

(ii) przewidywane masy statku powietrznego;

(iii) spodziewane warunki meteorologiczne; oraz

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

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

(1) paliwo na kołowanie;

(2) paliwo na przelot;

(3) rezerwę paliwa obejmującą:

(i) paliwo na nieprzewidziane okoliczności;

(ii) paliwo zapasowe, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe docelowe;

(iii) ostateczną rezerwę paliwa; oraz

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

oraz

(4) paliwo dodatkowe na żądanie dowódcy.

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

(1) paliwo na przelot pozostałej części trasy; oraz

(2) rezerwę paliwa obejmującą:

(i) paliwo na nieprzewidziane okoliczności;

(ii) paliwo zapasowe, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe docelowe;

(iii) ostateczną rezerwę paliwa; oraz

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

oraz

(3) paliwo dodatkowe na żądanie dowódcy.

CAT.OP.MPA.151 Polityka paliwowa — odstępstwa

(a) Nie naruszając przepisów CAT.OP.MPA.150 lit. (b)-(d), w przypadku operacji wykonywanych przy użyciu samolotów w klasie osiągów B:

(1) dla lotów, które rozpoczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub miejscu wykonywania operacji lotniczych, operator określa minimalne ilości paliwa przy których lot się kończy. Ta minimalna ostateczna rezerwa paliwa nie może być mniejsza niż ilość paliwa pozwalająca na 45 minut lotu.

(2) dla innych lotów, operator dopilnowuje, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała:

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

(ii) paliwo na przelot;

(iii) rezerwę paliwa obejmującą:

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

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

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

(v) paliwo dodatkowe, jeżeli zostało określone przez dowódcę.

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

(1) 30 minut lotu z normalną prędkością przelotową; lub

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

CAT.OP.MPA.155 Przewóz pasażerów specjalnych kategorii (SCP)

(a) Osoby wymagające specjalnych warunków, pomocy lub urządzeń podczas pobytu na pokładzie w trakcie lotu uznaje się za pasażerów kategorii specjalnych. Do takich kategorii zalicza się co najmniej następujące osoby:

(1) osoby niepełnosprawne ruchowo, za które uznaje się, bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, wszelkie osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się spowodowaną niesprawnością fizyczną, sensoryczną lub ruchową, trwałą lub przejściową, upośledzeniem lub niesprawnością umysłową, lub każdą inną przyczyną niesprawności, lub wiekiem;

(2) niemowlęta lub dzieci bez towarzystwa; oraz

(3) osoby deportowane, osoby zawrócone z granicy lub osoby aresztowane.

(b) Pasażerów kategorii specjalnych przewozi się w warunkach zapewniających bezpieczeństwo statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie zgodnie z procedurami ustanowionymi przez operatora.

(c) Pasażerowie kategorii specjalnych nie mają przydzielanych, ani nie zajmują, siedzeń, które umożliwiają bezpośredni dostęp do wyjść awaryjnych lub takich, na których ich obecność mogłaby:

(1) utrudniać załodze wykonywanie czynności;

(2) utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego; lub

(3) utrudniać ewakuację ze statku powietrznego.

(d) Dowódca jest powiadamiany o zamiarze wprowadzenia pasażerów kategorii specjalnych na pokład.

CAT.OP.MPA.160 Rozmieszczenie bagażu i ładunku

Operator ustanawia procedury zapewniające:

(a) wnoszenie do kabiny pasażerskiej samolotu tylko takiego bagażu ręcznego, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony; oraz

(b) rozmieszczenie całego bagażu i ładunku na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść, w sposób zapobiegający przesunięciom.

CAT.OP.MPA.165 Rozmieszczenie pasażerów

Operator ustanawia procedury zapewniające rozmieszczenie pasażerów w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli pomocni i nie utrudniali ewakuacji z samolotu.

CAT.OP.MPA.170 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Operator dopilnowuje, by pasażerowie:

(a) otrzymywali instrukcje i demonstracje dotyczące zasad bezpieczeństwa ułatwiające stosowanie procedur używanych w sytuacjach awaryjnych; oraz

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

CAT.OP.MPA.175 Przygotowanie lotu

(a) Dla każdego zamierzonego lotu jest sporządzany operacyjny plan lotu uwzględniający osiągi danego statku powietrznego, inne ograniczenia operacyjne oraz odpowiednie oczekiwane warunki na trasie lotu i planowanych do użycia lotniskach/miejscach wykonywania operacji lotniczych.

(b) Lot nie zostaje rozpoczęty, dopóki dowódca nie upewni się, że:

(1) spełnione mogą być wszystkie elementy przewidziane w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 dotyczące zdatności do lotu i rejestracji statku

powietrznego, przyrządów i wyposażenia, masy i środka ciężkości, bagażu i ładunku oraz ograniczeń operacyjnych statku powietrznego;

(2) statek powietrzny nie jest użytkowany wbrew zapisom zawartym w wykazie odstępstw od konfiguracji (configuration deviation list, CDL);

(3) na pokładzie znajdują się te części instrukcji operacyjnej, które będą wymagane dla wykonania lotu;

(4) na pokładzie znajdują się dokumenty, dodatkowe informacje i formularze wymagane przez CAT.GEN.MPA.180;

(5) na pokładzie znajdują się aktualne mapy, plany i związane z nimi dokumenty lub równoważne dane dla zabezpieczenia zamierzonej operacji statku powietrznego, łącznie z każdą zmianą trasy, jakiej można w sposób uzasadniony oczekiwać;

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

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

(8) wszelkie dodatkowe ograniczenia operacyjne są spełnione.

(c) Nie naruszając przepisów lit. (a), operacyjny plan lotu nie jest wymagany dla operacji VFR wykonywanych przy użyciu:

(1) samolotów z napędem silnikowym niebędących złożonymi samolotami z napędem silnikowym startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu prowadzenia operacji lotniczych; lub

(2) śmigłowców o MCTOM nieprzekraczającej 3 175 kg, w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia na obszarze lokalnym zgodnie z instrukcją operacyjną.

CAT.OP.MPA.180 Dobór lotnisk — samoloty

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

(1) w przypadku samolotów dwusilnikowych:

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

(ii) czasu dolotu do lotniska zapasowego dla operacji ETOPS zatwierdzonego zgodnie z SPA.ETOPS, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń MEL, maksymalnie do dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną w instrukcji AFM w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej;

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

Jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym/pracujących silniku/silnikach ustawionym/ustawionych na maksymalną moc trwałą.

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

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

(2) na lotnisku docelowym są dostępne i możliwe do użycia dwie oddzielne drogi startowe, a komunikaty lub prognozy meteorologiczne dotyczące lotniska docelowego wskazują, że w czasie jednej godziny przed i jednej godziny po przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym wysokość podstawy chmur nie będzie niższa niż 2000 stóp lub wysokość podejścia z widocznością powiększona o 500 stóp, w zależności od tego, która z tych wielkości jest większa, a widzialność będzie wynosiła co najmniej 5 km;

(c) Operator wybiera dwa zapasowe lotniska docelowe, jeżeli:

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

(2) nie są dostępne informacje meteorologiczne.

(d) Operator określa każde wymagane lotnisko/lotniska zapasowe w operacyjnym planie lotu.

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

(a) W przypadku lotów wykonywanych w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (instrument meteorological conditions, IMC), dowódca wybiera lotnisko zapasowe po starcie położone w zasięgu jednej godziny lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli powrót na lotnisko odlotu nie jest możliwy z powodu warunków meteorologicznych.

(b) W przypadku lotów IFR lub lotów wykonywanych według VFR, podczas których nawigacja nie jest prowadzona w oparciu o terenowe punkty odniesienia, dowódca określa w operacyjnym planie lotu co najmniej jedno zapasowe lotnisko docelowe, chyba że:

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

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

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

(c) Operator wybiera dwa zapasowe lotniska docelowe, jeżeli:

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

(2) nie są dostępne informacje meteorologiczne dla lotniska docelowego.

(d) Operator może wybrać zapasowe lotniska docelowe na morzu, jeżeli spełnione są następujące kryteria:

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

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

(3) w miarę możliwości, należy zagwarantować dostępność pokładu. Wymiary, konfiguracja i odległość od przeszkód dla poszczególnych lądowisk dla śmigłowców na morzu lub innych miejsc ocenia się pod kątem ich dogodności operacyjnej jako lotnisk zapasowych dla każdego proponowanego do użycia śmigłowca;

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

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

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

(e) Operator określa każde wymagane lotnisko/lotniska zapasowe w operacyjnym planie lotu.

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

(a) Minima dla planowania lotniska zapasowego po starcie

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

(b) Minima dla planowania dotyczące lotniska docelowego innego niż izolowane lotnisko docelowe.

Operator wybiera lotnisko docelowe jedynie wtedy, gdy:

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

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

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

lub

(2) wybrano dwa zapasowe lotniska docelowe.

(c) Minima dla planowania w przypadku zapasowego lotniska docelowego, lotniska izolowanego, lotniska zapasowego na trasie na potrzeby zmniejszenia ilości paliwa (paliwowe ERA), lotniska zapasowego na trasie (ERA)

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

Tabela 1: Minima dla planowania w przypadku zapasowego lotniska docelowego, izolowanego lotniska docelowego, lotniska ERA na potrzeby zmniejszenia ilości paliwa, lotniska zapasowego na trasie

Rodzaj podejścia	Minima planowania
Kat. II i III	Kat. I RVR
Kat. I	NPA RVR/VIS Wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa niż MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa niż MDH + 200 stóp
Podejście do lądowania z widzialnością	Podejście do lądowania z widzialnością

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

(a) Minima dla planowania lotniska zapasowego po starcie

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

(b) Minima dla planowania dotyczące lotniska docelowego oraz zapasowego lotniska docelowego.

Operator wybiera lotnisko/lotniska docelowe lub zapasowe lotnisko/lotniska docelowe jedynie wtedy, gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na lotnisku warunki meteorologiczne będą na poziomie lub powyżej następujących obowiązujących minimów dla planowania:

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

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

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

(2) minima dotyczące planowania zapasowego lotniska docelowego znajdują się w tabeli 1.

Tabela 1: Minima dla planowania w przypadku zapasowego lotniska docelowego

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

CAT.OP.MPA.190 Złożenie planu lotu ATS

(a) Jeżeli plan lotu ATS nie zostaje złożony, ponieważ nie wymagają tego przepisy ruchu lotniczego, składana jest odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.

(b) Przy wykonywaniu lotów z miejsca, gdzie złożenie planu lotu ATS nie jest możliwe, plan lotu ATS jest przekazywany przez dowódcę lub operatora możliwie najszybciej po starcie.

CAT.OP.MPA.195 Uzupełnianie/spuszczanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

(a) W czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełnia się ani nie usuwa ze zbiorników statku powietrznego benzyny lotniczej lub paliw typu *wide-cut* lub mieszanek tych rodzajów paliwa.

(b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa, należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a statek powietrzny musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.

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

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

CAT.OP.MPA.205 Wypychanie i holowanie — samoloty

Procedury wypychania i holowania określone przez operatora są wykonywane zgodnie z ustanowionymi standardami i procedurami lotniczymi.

CAT.OP.MPA.210 Członkowie załogi na stanowiskach

(a) Członkowie załogi lotniczej

(1) Podczas startu i lądowania każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku.

(2) We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku, chyba że jego nieobecność jest konieczna w celu wykonywania obowiązków związanych z lotem lub uzasadnioną potrzebą fizjologiczną, pod warunkiem że co najmniej jeden odpowiednio wykwalifikowany pilot pozostaje przez cały czas za sterami statku powietrznego.

(3) We wszystkich fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, zachowuje czujność. W przypadku zauważenia braku czujności podejmuje się odpowiednie środki zaradcze. W przypadku nieprzewidzianego uczucia zmęczenia można zastosować procedurę kontrolowanego odpoczynku, organizowaną przez dowódcę, jeżeli pozwala na to obciążenie pracą. Takiego kontrolowanego odpoczynku nie uważa się za część czasu na odpoczynek do celów obliczania ograniczeń czasu lotu i nie może on uzasadniać wyznaczenia członka załogi do pełnienia służby.

(b) Członkowie personelu pokładowego

Podczas krytycznych faz lotu wszyscy członkowie personelu pokładowego pozostają na wyznaczonych im stanowiskach w pozycji siedzącej i nie wykonują żadnych czynności poza czynnościami wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

CAT.OP.MPA.215 Używanie słuchawek nagłownych — samoloty

(a) Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, ma na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie. Słuchawek nagłownych używa się jako podstawowego urządzenia do komunikacji głosowej ze służbami ATS:

(1) na ziemi:

(i) do odbioru pozwolenia na start z kontroli ruchu lotniczego poprzez komunikację głosową; oraz

(ii) podczas pracy silników;

(2) podczas lotu:

(i) poniżej wysokości przejściowej; lub

(ii) na wysokości 10 000 stóp, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa;

oraz

(3) za każdym razem, gdy dowódca uzna to za konieczne.

(b) W sytuacjach przewidzianych w lit. (a), mikrofon pałąkowy lub jego odpowiednik znajduje się w pozycji pozwalającej na jego wykorzystanie na potrzeby dwustronnej łączności radiowej.

CAT.OP.MPA.216 Używanie słuchawek nagłownych — śmigłowce

Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, ma na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie i używa ich jako podstawowego urządzenia do komunikacji ze służbami ATS.

CAT.OP.MPA.220 Pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej

Operator ustanawia procedury zapewniające przygotowanie i gotowość do użycia, przed rozpoczęciem kołowania, startem i lądowaniem oraz kiedy jest to bezpieczne i wykonalne, wszystkich automatycznie uruchamianych pomocniczych środków ewakuacji awaryjnej .

CAT.OP.MPA.225 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa i systemy bezpieczeństwa

(a) Członkowie załogi

(1) Podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi zabezpiecza się za pomocą wszystkich przewidzianych pasów bezpieczeństwa i systemów bezpieczeństwa, prawidłowo je zapinając.

(2) We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku w kabinie załogi ma zapięty pas bezpieczeństwa.

(b) Pasażerowie

(1) Przed startem i lądowaniem oraz podczas kołowania i zawsze, kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, dowódca upewnia się, że każdy pasażer na pokładzie zajmuje miejsce siedzące lub leżankę i ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system bezpieczeństwa.

(2) Operator podejmuje odpowiednie przygotowania, by przypadki, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w samolocie siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń. Dowódca jest przekonany, że przypadki zajmowania jednego miejsca przez więcej niż jedną osobę ograniczają sie do przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i jedno niemowlę, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem bezpieczeństwa.

CAT.OP.MPA.230 Zabezpieczenie kabiny pasażerskiej oraz kuchni

(a) Operator ustanawia procedury zapewniające drożność wszystkich wyjść i dróg ewakuacyjnych przed kołowaniem, startem i lądowaniem.

(b) Dowódca zapewnia prawidłowe unieruchomienie przed startem i lądowaniem oraz zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, całego wyposażenia i bagażu.

CAT.OP.MPA.235 Kamizelki ratunkowe — śmigłowce

Operator ustanawia procedury zapewniające uwzględnienie czasu trwania lotu i oraz warunki, jakie zostaną napotkane podczas użytkowania śmigłowca w klasie osiągów 3 nad obszarem wodnym, podczas decydowania, czy wszystkie osoby na pokładzie mają nosić na sobie kamizelki ratunkowe.

CAT.OP.MPA.240 Palenie tytoniu na pokładzie

Dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

(a) kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa;

(b) podczas uzupełniania paliwa oraz spuszczania paliwa ze zbiorników statku powietrznego;

(c) kiedy statek powietrzny znajduje się ziemi, chyba że operator określił procedury ograniczające ryzyko podczas operacji naziemnych;

(d) poza wyznaczonymi miejscami dla palących, w przejściu/przejściach i toalecie/toaletach;

(e) w przedziałach bagażowych lub innych miejscach, gdzie jest przewożony ładunek nieumieszczony w ogniotrwałych pojemnikach albo nieprzykryty ogniotrwałą tkaniną; oraz

(f) w częściach kabiny pasażerskiej, w których korzysta się z tlenu.

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

(a) W lotach IFR dowódca:

(1) przystępuje do startu; lub

(2) w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu, kontynuuje lot poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu ATS,

wyłącznie jeżeli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub lotnisko/lotniska zapasowe spełniają lub przewyższają minima dla planowania.

(b) W lotach IFR dowódca kontynuuje lot w kierunku planowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najnowsze dostępne mu informacje wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne na tym lotnisku docelowym lub na co najmniej jednym lotnisku zapasowym docelowym spełniają lub przewyższają stosowne minima operacyjne lotnisk.

(c) W lotach VFR dowódca przystępuje do startu wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na tej części trasy, która ma być przebyta w locie VFR, będą w odpowiednim czasie spełniać lub przewyższać limity dla lotów VFR.

CAT.OP.MPA.246 Warunki meteorologiczne — samoloty

Oprócz przestrzegania CAT.OP.MPA.245, w lotach IFR wykonywanych na samolotach, dowódca kontynuuje lot poza:

(a) punkt decyzji, gdy wykorzystywana jest procedura zmniejszenia paliwa na nieprzewidziane okoliczności (reduced contingency fuel, RCF); lub

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

wyłącznie jeżeli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub lotnisko/lotniska wymagane zapasowe spełniają lub przewyższają stosowne minima operacyjne lotnisk.

CAT.OP.MPA.247 Warunki meteorologiczne — śmigłowce

Oprócz przestrzegania CAT.OP.MPA.245:

(a) W lotach VFR nad obszarami wodnymi bez widoczności brzegu wykonywanych przy użyciu śmigłowców, dowódca przystępuje do startu wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że wysokość podstawy chmur będzie powyżej 600 stóp w dzień lub 1200 stóp w nocy.

(b) Nie naruszając przepisu lit. (a), podczas przelotów między lądowiskami dla śmigłowców na morzu położonymi w przestrzeni powietrznej klasy G, gdzie sektor nad obszarem wodnym jest mniejszy niż 10 mil morskich, loty VFR można wykonywać, jeżeli odpowiednie limity spełniają lub przewyższają poniższe wartości:

Tabela 1: Minima dla przelotów między lądowiskami dla śmigłowców na morzu położonymi w przestrzeni powietrznej klasy G

	Dzień		**Noc**	
	Wysokość*	**Widzialność**	**Wysokość***	**Widzialność**
Jeden pilot	300 stóp	3 km	500 stóp	5 km
Dwóch pilotów	300 stóp	2 km **	500 stóp	5 km ***

*: Wysokość podstawy chmur umożliwia lot na określonej wysokości poniżej i z dala od chmur.

**: Śmigłowce można użytkować przy widzialności w locie obniżonej do 800 m, pod warunkiem że cel lotu lub konstrukcja pośrednia są przez cały czas widoczne.

***: Śmigłowce można użytkować przy widzialności w locie obniżonej do 1500 m, pod warunkiem że cel lotu lub konstrukcja pośrednia są przez cały czas widoczne.

(c) Loty śmigłowcem na lądowisko dla śmigłowców na morzu lub wyniesioną strefę końcowego podejścia i startu wykonuje się wyłącznie gdy zgłaszana średnia prędkość wiatru na lądowisku dla śmigłowców na morzu lub wyniesionej strefie końcowego podejścia i startu wynosi mniej niż 60 węzłów.

CAT.OP.MPA.250 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury naziemne

(a) Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu statku powietrznego na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym kontroli w celu umożliwienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

(b) Dowódca przystępuje do startu tylko jeżeli ze statku powietrznego zostaną usunięte jakiekolwiek substancje mogące ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w lit. (a) i zgodnie z instrukcją użytkowania w locie.

CAT.OP.MPA.255 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

(a) Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.

(b) Dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kieruje celowo statek powietrzny w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenia, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach.

(c) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia zmieniając w tym celu wysokość lub trasę oraz, w razie konieczności, zgłaszając to służbom ATC.

CAT.OP.MPA.260 Zapas paliwa i oleju

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

CAT.OP.MPA.265 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu dowódca upewnia się, że:

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

(b) spełnione będą minima operacyjne lotniska.

CAT.OP.MPA.270 Minimalne wysokości lotu

Dowódca lub pilot lecący nie odbywa lotu poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem sytuacji, gdy:

(a) jest to konieczne podczas startu lub lądowania; lub

(b) wykonywane jest zniżanie zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez właściwy organ.

CAT.OP.MPA.275 Symulowanie sytuacji nadzwyczajnych w czasie lotu

Operator zapewnia, by podczas przewożenia pasażerów lub ładunku, nie wykonywano:

(a) symulowania sytuacji nadzwyczajnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania w części lub w całości procedur postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych lub awaryjnych; lub

(b) sztucznego symulowania lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów.

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

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

(a) Sprawdzanie ilości paliwa w locie

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

(i) porównania zużycia rzeczywistego ze zużyciem planowanym;

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

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

(2) Odpowiednie dane dotyczące paliwa są rejestrowane.

(b) Gospodarka paliwem w locie.

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

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

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

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

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

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

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

(4) Dodatkowe warunki dotyczące procedur szczególnych

(i) Podczas lotu z wykorzystaniem procedury RCF, aby kontynuować lot do lotniska docelowego 1, dowódca dopilnowuje, by paliwo zużywalne pozostające w punkcie decyzji stanowiło co najmniej sumę ilości:

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

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

(C) paliwa na lot do lotniska zapasowego docelowego 1, jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe docelowe 1; oraz

(D) ostatecznej rezerwy paliwa.

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

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

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

(C) dodatkowej ilości paliwa.

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

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

(b) Dowódca dopilnowuje, by podczas lotu ilość pozostałego paliwa używalnego nie była mniejsza niż ilość paliwa wymagana do kontynuowania lotu na lotnisko lub miejsce wykonywania operacji lotniczych, na którym możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania, bez naruszania ostatecznej rezerwy paliwa.

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

CAT.OP.MPA.285 Użycie dodatkowego tlenu

Dowódca dopilnowuje, by członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 13 000 stóp.

CAT.OP.MPA.290 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi, dowódca lub pilot lecący podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

CAT.OP.MPA.295 Stosowanie pokładowego systemu unikania kolizji (airborne collision avoidance system, ACAS) — samoloty

(a) Operator ustanawia procedury zapewniając stosowanie systemu ACAS, w przypadku kiedy jest on zainstalowany i sprawny, podczas lotu w trybie wydawania załodze lotniczej poleceń (resolution advisories, RA) w przypadku wykrycia niezamierzonego zbliżenia się do innego statku powietrznego, chyba że wykonywana procedura nadzwyczajna lub warunki ograniczające osiągi statku powietrznego wymagają ograniczenia trybu RA tylko do wydawania instrukcji ruchu (traffic advisory, TA) lub równoważnej funkcji.

(b) W przypadku wydania przez system ACAS polecenia RA:

(1) pilot lecący niezwłocznie przystępuje do wykonywania wskazań RA, nawet jeśli jest to sprzeczne z instrukcjami ATC, chyba że zagroziłoby to bezpieczeństwu statku powietrznego;

(2) jak tylko pozwala na to obciążenie załogi lotniczej pracą, zawiadamia odpowiednią jednostkę ATC o każdym poleceniu RA wymagającym odejścia od aktualnej instrukcji lub zezwolenia ATC; oraz

(3) w przypadku usunięcia sprzeczności, samolot:

(i) niezwłocznie wraca do pozycji zgodnej z potwierdzoną instrukcją lub zezwoleniem ATC, o czym zawiadamiana jest ATC; lub

(ii) postępuje zgodnie z wszelkimi poprawionymi instrukcjami lub zezwoleniami wydanymi przez ATC.

CAT.OP.MPA.296 Stosowanie pokładowego systemu unikania kolizji (ACAS) — śmigłowce

Operator ustanawia procedury zapewniające stosowanie systemu ACAS, w przypadku, kiedy jest on zainstalowany i sprawny, podczas lotu w trybie umożliwiającym wyświetlanie wskazań TA.

CAT.OP.MPA.300 Warunki podejścia i lądowania

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

CAT.OP.MPA.305 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

(a) Dowódca lub pilot lecący może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości RVR/VIS.

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

(1) poniżej wysokości 1000 stóp powyżej lotniska; lub

(2) do końcowego segmentu podejścia, jeżeli wysokość DA/H lub wysokość MDA/H wynosi ponad 1000 stóp powyżej lotniska.

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

(d) Jeżeli po zejściu poniżej 1000 stóp powyżej lotniska podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.

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

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

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

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

CAT.OP.MPA.315 Zgłaszanie liczby godzin lotu — śmigłowce

Operator udostępnia właściwemu organowi dane dotyczące liczby godzin lotu dla każdego śmigłowca użytkowanego w poprzednim roku kalendarzowym.

CAT.OP.MPA.320 Kategorie statków powietrznych

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

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

Tabela 1: Kategorie samolotów odpowiadające wartościom V_{AT}

Kategoria statku powietrznego	**V_{AT}**
A	Mniejsza niż 91 węzłów
B	Od 91 do 120 węzłów
C	Od 121 do 140 węzłów
D	Od 141 do 165 węzłów
E	Od 166 do 210 węzłów

(c) Braną pod uwagę konfigurację do lądowania określa sie w instrukcji operacyjnej.

(d) Operator może do określania V_{AT} przyjmować mniejszą masę do lądowania, jeżeli zostanie to zatwierdzone przez właściwy organ. Taka mniejsza masa do lądowania jest wartością stałą, niezależną od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.

Podczęść C — Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych

Sekcja 1 — Samoloty

Rozdział 1 — Wymagania ogólne

CAT.POL.A.100 Klasy osiągów

(a) Samolot użytkuje się zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi klasy osiągów.

(b) W przypadku gdy z powodu specyficznych cech konstrukcyjnych nie jest możliwe wykazanie pełnej zgodności z wymogami niniejszej sekcji, operator stosuje zatwierdzone standardy osiągów zapewniające poziom bezpieczeństwa równoważny z wymaganym w odpowiednim rozdziale.

CAT.POL.A.105 Postanowienia ogólne

(a) Masa samolotu:

(1) w momencie rozpoczęcia startu; lub

(2) w przypadku zmiany planu podczas lotu, w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu,

nie jest większa od masy, przy której spełnione są wymogi odpowiedniego rozdziału dotyczące rozpoczęcia lotu. Można uwzględnić spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa.

(b) Do określania zgodności z wymogami odpowiedniego rozdziału używa się danych dotyczących osiągów zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb, o inne dane zgodnie z odpowiednim rozdziałem. Inne dane operator określa w instrukcji operacyjnej. W celu uniknięcia dublowania czynników, przy stosowaniu czynników zawartych w odpowiednim rozdziale mogą być brane pod uwagę czynniki operacyjne uwzględnione wcześniej w instrukcji AFM.

(c) Należy uwzględnić konfigurację samolotu, warunki otoczenia oraz działanie systemów, które mogą mieć niekorzystny wpływ na osiągi.

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

(e) Przy ocenie zgodności z wymogami odpowiedniego rozdziału dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.

Rozdział 2 — Klasa osiągów A

CAT.POL.A.200 Postanowienia ogólne

(a) Zatwierdzone dane osiągów podane w instrukcji AFM są uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi, w przypadku gdy zatwierdzone w instrukcji AFM dane osiągów nie wyczerpują dostatecznie następujących zagadnień:

(1) uwzględnienie niesprzyjających warunków operacyjnych, które są w dużym stopniu przewidywalne, takich jak start i lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych; oraz

(2) wystąpienie niesprawności silnika we wszystkich fazach lotu.

(b) W przypadku mokrych lub zanieczyszczonych dróg startowych korzysta się z danych dotyczących osiągów określonych zgodnie z obowiązującymi standardami w sprawie certyfikacji dużych samolotów lub równoważnych standardów.

(c) Wykorzystanie innych danych, o których mowa w lit. (a) oraz równoważnych wymagań, o których mowa w lit. (b), określa się w instrukcji operacyjnej.

CAT.POL.A.205 Start

(a) Masa startowa nie przekracza maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku odlotu.

(b) Przy określaniu maksymalnej dozwolonej masy startowej spełnia się następujące wymogi:

(1) długość przerwanego startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości przerwanego startu (accelerate-stop distance available, ASDA);

(2) długość startu nie przekracza rozporządzalnej długości startu, przy długości zabezpieczenia startu kontynuowanego nieprzekraczającej połowy rozporządzalnej długości startu (take-off run available, TORA);

(3) długość rozbiegu nie przekracza TORA;

(4) dla startu przerwanego i kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V_1; oraz

(5) masa do startu z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie przekracza masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na drodze startowej suchej.

(c) Wykazując zgodność z postanowieniami lit. (b), należy uwzględnić:

(1) wysokość ciśnieniową lotniska;

(2) temperaturę otoczenia na lotnisku;

(3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;

(4) nachylenie drogi startowej w kierunku startu;

(5) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; oraz

(6) jeżeli ma to miejsce, stratę długości drogi startowej spowodowaną ustawianiem samolotu w osi drogi przed startem.

CAT.POL.A.210 Omijanie przeszkód po starcie

(a) Praktyczny tor wznoszenia po starcie jest określany tak, by samolot omijał wszystkie przeszkody z przewyższeniem co najmniej 35 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik 0,125 x D, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODA) lub od końca długości startu, jeżeli zakłada się wykonanie zakrętu przed końcem TODA. W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa połowie rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz współczynnik 0,125 x D.

(b) Wykazując zgodność z lit. (a) powyżej:

(1) Uwzględnia się:

(i) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;

(ii) wysokość ciśnieniową lotniska;

(iii) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz

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

(2) Nie są dozwolone zmiany linii drogi do punktu, w którym praktyczny tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość równą połowie rozpiętości skrzydeł, lecz nie mniejszą niż 50 stóp nad wzniesieniem końca TORA. Następnie zakłada się, że od tego punktu do wysokości 400 stóp samolot nie będzie wykonywał zakrętów z przechyleniem większym niż 15°. Powyżej wysokości 400 stóp można planować przechylenia większe niż 15°, lecz nieprzekraczające 25°.

(3) Każdy odcinek praktycznego toru wznoszenia po starcie, na którym przechylenie przekracza 15°, omija wszystkie przeszkody położone w odległościach poziomych określonych w lit. (a), lit. (b) pkt (6) i lit. (b) pkt (7) oraz w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 50 stóp.

(4) Operacje z zastosowaniem zwiększonych przechyleń nieprzekraczających 20° na wysokościach pomiędzy 200 stóp i 400 stóp, lub przechyleń do 30° powyżej wysokości 400 stóp, wykonuje się zgodnie z przepisami CAT.POL.A.240.

(5) Należy uwzględnić wpływ przechylenia na prędkości operacyjne i tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi, spowodowany zwiększonymi prędkościami operacyjnymi.

(6) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(i) 300 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

(ii) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

(7) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(i) 600 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

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

(c) Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów lit. (a) i lit. (b) oraz zapewnienia bezpiecznej trasy omijającej przeszkody tak, aby umożliwić spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w CAT.POL.A.215 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym po starcie.

CAT.POL.A. 215 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym

(a) Dane dotyczące praktycznego toru lotu po trasie z jednym silnikiem niepracującym zawarte w instrukcji AFM, odpowiednio do spodziewanych warunków meteorologicznych podczas lotu, są we wszystkich punktach trasy zgodne z lit. (b) lub (c). Praktyczny tor lotu ma dodatni gradient na wysokości 1500 stóp nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie w razie niesprawności silnika. W warunkach meteorologicznych wymagających użycia systemów przeciwoblodzeniowych uwzględniany jest ich wpływ na praktyczny tor lotu.

(b) Gradient praktycznego toru lotu ma dodatnią wartość na wysokości co najmniej 1000 stóp nad całym terenem i wszystkimi przeszkodami znajdującymi się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi.

(c) Praktyczny tor lotu pozwala na kontynuowanie lotu z wysokości przelotowej do lotniska, na którym można wykonać lądowanie zgodnie z odpowiednio: CAT.POL.A.225 lub CAT.POL.A.230. Praktyczny tor lotu pozwala na ominięcie w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 2000 stóp, wszystkich przeszkód znajdujących się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi, zgodnie z następującymi punktami:

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

(2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;

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

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

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

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

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

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

(a) W żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot wyposażony w co najmniej trzy silniki nie jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu — z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu właściwą dla lotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych — od lotniska, na którym przy przewidywanej

masie do lądowania są spełnione wymogi dotyczące osiągów, chyba że są spełnione wymogi lit. (b)-(f).

(b) Dane dotyczące praktycznego toru lotu po trasie z dwoma silnikami niepracującymi umożliwiają dolot w spodziewanych warunkach meteorologicznych z punktu, w którym zakłada się jednoczesną niesprawność dwóch silników do lotniska, na którym możliwe jest lądowanie i całkowite zatrzymanie z zastosowaniem nakazanej procedury lądowania z dwoma silnikami niepracującymi. Praktyczny tor lotu pozwala na ominięcie w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 2000 stóp, wszystkich przeszkód znajdujących się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi. Na wysokościach i w warunkach meteorologicznych wymagających użycia systemów przeciwoblodzeniowych uwzględnia się wpływ ich użycia na dane dotyczące praktycznego toru lotu. Jeśli dokładność nawigacji nie jest na poziomie co najmniej RNP5, operator zwiększa podany wyżej margines do 18,5 km (10 mil morskich).

(c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu — z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu, właściwą dla lotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych — od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągów.

(d) Praktyczny tor lotu ma dodatni gradient na wysokości 1500 stóp nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie w razie niesprawności dwóch silników.

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

(f) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie jest mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości co najmniej 1500 stóp, a następnie na 15 minut lotu poziomego.

CAT.POL.A.225 Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

(a) Masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. (a), nie przewyższa maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym.

CAT.POL.A.230 Lądowanie — suche drogi startowe

(a) Masa samolotu do lądowania w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych określona jest zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. (a) i pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem:

(1) w granicach 60 % rozporządzalnej długości lądowania (landing distance available, LDA) dla samolotów turboodrzutowych; oraz

(2) w granicach 70 % LDA dla samolotów turbośmigłowych.

(b) Dla operacji podejścia o stromej ścieżce schodzenia operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. (a), oparte na wysokości bramki mniejszej niż 60 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp, oraz przestrzega CAT.POL.A.245.

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

(d) Ustalając masę do lądowania operator bierze pod uwagę:

(1) wysokość bezwzględną lotniska;

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

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

(e) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że:

(1) samolot będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej w warunkach bezwietrznych; oraz

(2) samolot będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.

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

(g) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. (e) pkt (2) dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu, tylko jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymogów lit. (a)-(e).

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

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

(b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, rozporządzalna długość lądowania jest co najmniej równa długości lądowania określonej zgodnie z lit. (a) lub stanowi co najmniej 115 % długości lądowania określonej zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi długości lądowania na zanieczyszczonej drodze startowej lub równoważnymi, przy czym obowiązuje większa z tych długości. Fakt stosowania równoważnych danych dotyczących długości lądowania operator określa w instrukcji operacyjnej.

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

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

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

CAT.POL.A.240 Zgoda na operacje ze zwiększonymi przechyleniami

(a) Operacje wykonywane ze zwiększonymi przechyleniami wymagają uprzedniej zgody właściwego organu.

(b) Aby uzyskać taką zgodę, operator przedstawia dowody spełnienia następujących warunków:

(1) instrukcja AFM zawiera zatwierdzone dane do wymaganego zwiększenia prędkości operacyjnej oraz dane umożliwiające skonstruowanie toru lotu przy zwiększonych przechyleniach oraz prędkościach;

(2) dla zapewnienia dokładności nawigacji dostępne jest odniesienie wizualne;

(3) dla każdej drogi startowej określone są minima meteorologiczne oraz ograniczenia prędkości; oraz

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

CAT.POL.A.245 Zgoda na operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia

(a) Operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia dla ścieżek schodzenia o nachyleniu 4,5° lub większym oraz z wysokością bramki niższą niż 60 stóp, lecz nie niższą niż 35 stóp, wymagają uprzedniej zgody właściwego organu.

(b) Aby uzyskać taką zgodę, operator przedstawia dowody spełnienia następujących warunków:

(1) instrukcja AFM określa maksymalny dopuszczalny kąt ścieżki schodzenia, wszelkie inne ograniczenia, procedury normalne, nadzwyczajne lub awaryjne dla stromego podejścia, jak również poprawki do danych dotyczących długości pola lądowania podczas stosowania kryteriów stromego podejścia;

(2) dla każdego lotniska, na którym mają być wykonywane operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia:

(i) dostępny jest odpowiedni system ścieżki schodzenia składający się przynajmniej z systemu wskazań wizualnej ścieżki schodzenia;

(ii) określone są minima pogodowe; oraz

(iii) uwzględnione są następujące punkty:

(A) rozmieszczenie przeszkód;

(B) rodzaj wskaźników ścieżki schodzenia i kierunku lądowania;

(C) minimum odniesienia wzrokowego wymagane na wysokości DH i MDA;

(D) dostępne wyposażenie pokładowe;

(E) kwalifikacje pilotów i specjalna znajomość lotniska;

(F) ograniczenia i procedury określone w instrukcji AFM; oraz

(G) kryteria nieudanego podejścia.

CAT.POL.A.250 Zgoda na operacje krótkiego lądowania

(a) Operacje krótkiego lądowania wymagają uprzedniej zgody właściwego organu.

(b) Aby uzyskać taką zgodę, operator przedstawia dowody spełnienia następujących warunków:

(1) na długość użytą do obliczenia dozwolonej masy do lądowania może składać się użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa powiększona o deklarowaną wartość LDA;

(2) państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko określiło, że istnieje oczywisty interes publiczny oraz operacyjna konieczność przeprowadzenia operacji z powodu dużej odległości od lotniska lub fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej;

(3) pionowa odległość - w konfiguracji ustabilizowanej na normalnej ścieżce schodzenia - pomiędzy linią wzroku pilota a linią najniższej części kół podwozia nie przekracza 3 m;

(4) minimum RVR/VIS nie jest mniejsze niż 1 500 m, a w instrukcji operacyjnej są określone ograniczenia dotyczące wiatru;

(5) minimalne wymogi dotyczące doświadczenia pilota oraz odbytych szkoleń i specjalnej znajomości lotniska są określone i spełnione;

(6) wysokość przelotu nad początkiem użytecznej długości deklarowanej strefy bezpieczeństwa wynosi 50 stóp.

(7) użycie deklarowanej strefy bezpieczeństwa jest zatwierdzone przez państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko;

(8) użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie przekracza 90 m;

(9) szerokość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie jest mniejsza niż podwójna szerokość drogi startowej lub podwójna rozpiętość skrzydeł samolotu, odniesiona do przedłużonej osi centralnej drogi startowej, przy czym stosuje się większą z tych wartości;

(10) deklarowana strefa bezpieczeństwa jest wolna od przeszkód lub zagłębień, które mogłyby stanowić zagrożenie dla samolotu lądującego przed początkiem drogi startowej, a podczas użycia drogi startowej do operacji krótkiego lądowania niedozwolona jest również obecność w strefie bezpieczeństwa obiektów ruchomych;

(11) nachylenie deklarowanej strefy bezpieczeństwa w kierunku lądowania nie może przekraczać 5 % w górę ani 2 % w dół; oraz

(12) dodatkowe warunki, jeżeli zostały określone przez właściwy organ, uwzględniające cechy typu samolotu, cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki dotyczące nieudanego podejścia lub zaniechanego lądowania.

Rozdział 3 — Klasa osiągów B

CAT.POL.A.300 Postanowienia ogólne

(a) Operator nie użytkuje samolotu jednosilnikowego:

(1) w nocy; lub

(2) w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), z wyjątkiem lotów wykonywanych zgodnie ze specjalnymi przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR).

(b) Operator traktuje samoloty dwusilnikowe które nie spełniają wymogów dotyczących wznoszenia określonych w CAT.POL.A.340 jako samoloty jednosilnikowe.

CAT.POL.A.305 Start

(a) Masa startowa nie przekracza maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku odlotu.

(b) Bazowa długość startu określona w instrukcji AFM:

(1) po pomnożeniu przez współczynnik 1,25, nie przekracza rozporządzalnej długości rozbiegu (TORA); lub

(2) gdy dostępne jest zabezpieczenie przerwanego startu lub zabezpieczenie kontynuowanego startu, nie przekracza:

(i) TORA;

(ii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,15 - rozporządzalnej długości startu (TODA); lub

(iii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,3 - rozporządzalnej długości startu przerwanego (ASDA).

(c) Wykazując zgodność z postanowieniami lit. (b), należy uwzględnić:

(1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;

(2) wysokość ciśnieniową lotniska;

(3) temperaturę otoczenia na lotnisku;

(4) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;

(5) nachylenie drogi startowej w kierunku startu; oraz

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

CAT.POL.A.310 Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe

(a) Tor wznoszenia po starcie samolotów o dwóch silnikach lub większej ich ilości jest określany w taki sposób, aby samolot omijał wszystkie przeszkody w odległości pionowej co najmniej 50 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik 0,125 x D, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od

końca TODA lub od końca długości startu, jeżeli zakłada się wykonanie zakrętu przed końcem TODA, z wyjątkiem przepisów określonych w lit. (b) i (c). W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa połowie rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz współczynnik 0,125 x D. Przyjmuje się, że:

(1) tor wznoszenia ma swój początek na wysokości 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej zgodnie z CAT.POL.A.305 lit. (b), a kończy się na wysokości 1500 stóp nad powierzchnią terenu;

(2) przed osiągnięciem wysokości 50 stóp nad powierzchnią terenu samolot nie jest przechylany, a późniejszy kąt przechylenia nie przekracza 15°;

(3) niesprawność silnika krytycznego na torze startu ze wszystkimi silnikami pracującymi występuje w punkcie, w którym oczekiwana jest utrata punktów odniesienia wzrokowego dla ominięcia przeszkód;

(4) gradient toru wznoszenia po starcie od 50 stóp do wysokości, na której zakłada się wystąpienie niesprawności silnika jest równy średniemu gradientowi podczas wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi przy wznoszeniu i przejściu do konfiguracji przelotowej pomnożonemu przez współczynnik 0,77; oraz

(5) gradient toru wznoszenia po starcie od wysokości osiągniętej zgodnie z lit. (a) pkt (4) do końca toru wznoszenia po starcie jest równy gradientowi wznoszenia z jednym silnikiem niepracującym określonemu w instrukcji AFM.

(b) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(1) 300 m, jeżeli lot jest wykonywany w warunkach pozwalających na nawigację ze wzrokowym utrzymywaniem kursu lub dostępne są takie pomoce nawigacyjne, które umożliwiają pilotowi utrzymanie zamierzonego toru lotu z taką samą dokładnością; lub

(2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

(c) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(1) 600 m, jeżeli lot jest wykonywany w warunkach pozwalających na nawigację ze wzrokowym utrzymywaniem kursu; lub

(2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

(d) Wykazując zgodność z lit. (a)-(c), uwzględnia się:

(1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;

(2) wysokość ciśnieniową lotniska;

(3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz

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

CAT.POL.A.315 Przelot — samoloty wielosilnikowe

(a) W przewidywanych warunkach meteorologicznych, w razie niesprawności jednego silnika, z pozostałymi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy

trwałej, samolot jest zdolny kontynuować lot na odpowiednich minimalnych wysokościach bezpiecznych określonych w instrukcji operacyjnej lub powyżej nich do punktu leżącego 1 000 stóp nad lotniskiem, w którym mogą być spełnione wymagane osiągi.

(b) Przyjmuje się, że w punkcie wystąpienia niesprawności silnika:

(1) samolot ze wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej nie leci na wysokości większej od tej, na której prędkość wznoszenia wynosi 300 stóp na minutę; oraz

(2) gradient przelotowy z jednym silnikiem niepracującym jest równy odpowiednio ogólnemu gradientowi zniżania lub wznoszenia, powiększonemu o gradient równy 0,5 % lub pomniejszonemu o gradient równy 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Przelot — samoloty jednosilnikowe

(a) W przewidywanych dla lotu warunkach meteorologicznych, w przypadku wystąpienia niesprawności silnika, samolot może osiągnąć miejsce, w którym możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.

(b) Przyjmuje się, że w punkcie wystąpienia niesprawności silnika:

(1) samolot z silnikiem pracującym na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej nie leci na wysokości większej od tej, na której prędkość wznoszenia wynosi 300 stóp na minutę; oraz

(2) gradient przelotowy jest całkowitym gradientem zniżania powiększonym o gradient 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

Masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. (a), nie przewyższa maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości bezwzględnej i temperatury otoczenia spodziewanej w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym.

CAT.POL.A.330 Lądowanie — suche drogi startowe

(a) W przewidywanym czasie lądowania masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. (a), pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych, uwzględniając:

(1) wysokość bezwzględną lotniska;

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

(3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej; oraz

(4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.

(b) Dla operacji podejścia o stromej ścieżce schodzenia operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. (a), oparte na wysokości bramki mniejszej niż 60 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp, oraz przestrzega CAT.POL.A.345.

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

(d) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zgodnie z lit. (a)-(c), zakłada się, że:

(1) samolot będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej w warunkach bezwietrznych; oraz

(2) samolot będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.

(e) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. (d) pkt (2) dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu, tylko jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymogów lit. (a)-(d).

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

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

(b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, długość lądowania nie przekracza LDA. Stosowane dane dotyczące długości lądowania operator określa w instrukcji operacyjnej.

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

CAT.POL.A.340 Wymagania dotyczące wznoszenia przy starcie i lądowaniu

Operator użytkujący samolot dwusilnikowy spełnia następujące wymagania dotyczące wznoszenia przy starcie i lądowaniu.

(a) Wznoszenie przy starcie

(1) Ze wszystkimi silnikami pracującymi

(i) Stały gradient wznoszenia po starcie wynosi co najmniej 4 % przy następujących warunkach:

(A) moc startowa na każdym silniku;

(B) podwozie wypuszczone, chyba że może być ono wciągnięte w czasie krótszym niż 7 sekund, co pozwala przyjąć, że jest schowane;

(C) klapy w położeniu do startu; oraz

(D) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż większa z następujących wartości: 1,1 V_{MC} (minimalna prędkość lotu sterowanego na ziemi lub blisko

ziemi) i 1,2 V_{S1} (prędkość przeciągnięcia lub minimalna prędkość ustalonego lotu w konfiguracji do lądowania).

(2) Z jednym silnikiem niepracującym

(i) Stały gradient wznoszenia na wysokości 400 stóp nad powierzchnią startu ma wymierną wartość dodatnią przy następujących warunkach:

(A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;

(B) drugi silnik pracujący z mocą startową;

(C) schowane podwozie;

(D) klapy w położeniu do startu; oraz

(E) prędkość wznoszenia równa prędkości osiąganej na wysokości 50 stóp.

(ii) Stały gradient wznoszenia wynosi co najmniej 0,75 % na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią startu przy następujących warunkach:

(A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;

(B) drugi silnik pracujący z mocą nieprzekraczającą maksymalnej mocy trwałej;

(C) schowane podwozie;

(D) schowane klapy; oraz

(E) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż 1,2 V_{S1}.

(b) Wznoszenie przy lądowaniu

(1) Ze wszystkimi silnikami pracującymi

(i) Stały gradient wznoszenia po starcie wynosi co najmniej 2,5 % przy następujących warunkach:

(A) moc lub ciąg nie większe niż osiągane w ciągu 8 sekund od zainicjowania ruchu przestawiającego dźwignię sterowania mocą z położenia minimalnych lotnych obrotów biegu jałowego;

(B) wypuszczone podwozie;

(C) klapy w położeniu do lądowania; oraz

(D) prędkość wznoszenia równa V_{REF} (prędkość referencyjna lądowania).

(2) Z jednym silnikiem niepracującym

(i) Stały gradient wznoszenia wynosi co najmniej 0,75 % na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią startu przy następujących warunkach:

(A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;

(B) drugi silnik pracujący z mocą nieprzekraczającą maksymalnej mocy trwałej;

(C) schowane podwozie;

(D) schowane klapy; oraz

(E) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Zgoda na operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia

(a) Operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia dla ścieżek schodzenia o nachyleniu 4,5° lub większym oraz z wysokością bramki niższą niż 60 stóp, lecz nie niższą niż 35 stóp, wymagają uprzedniej zgody właściwego organu.

(b) Aby uzyskać taką zgodę, operator przedstawia dowody spełnienia następujących warunków:

(1) instrukcja AFM określa maksymalny dopuszczalny kąt ścieżki schodzenia, wszelkie inne ograniczenia, procedury normalne, nadzwyczajne lub awaryjne dla stromego podejścia, jak również poprawki do danych dotyczących długości pola lądowania podczas stosowania kryteriów stromego podejścia; oraz

(2) dla każdego z lotnisk, na którym mają być wykonywane operacje podejścia ze stromą ścieżką schodzenia:

(i) dostępny jest odpowiedni system ścieżki schodzenia składający się przynajmniej z systemu wskazań wizualnej ścieżki schodzenia;

(ii) określone są minima pogodowe; oraz

(iii) uwzględnione są następujące punkty:

(A) rozmieszczenie przeszkód;

(B) rodzaj wskaźników ścieżki schodzenia i kierunku lądowania;

(C) minimum odniesienia wzrokowego wymagane na wysokości DH i MDA;

(D) dostępne wyposażenie pokładowe;

(E) kwalifikacje pilotów i specjalna znajomość lotniska;

(F) ograniczenia i procedury określone w instrukcji AFM; oraz

(G) kryteria nieudanego podejścia.

CAT.POL.A.350 Zgoda na operacje krótkiego lądowania

(a) Operacje krótkiego lądowania wymagają uprzedniej zgody właściwego organu.

(b) Aby uzyskać taką zgodę, operator przedstawia dowody spełnienia następujących warunków:

(1) na długość użytą do obliczenia dozwolonej masy do lądowania może składać się użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa powiększona o deklarowaną wartość LDA;

(2) użycie deklarowanej strefy bezpieczeństwa jest zatwierdzone przez państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko;

(3) deklarowana strefa bezpieczeństwa jest wolna od przeszkód lub zagłębień, które mogłyby stanowić zagrożenie dla samolotu lądującego przed początkiem drogi

startowej, a podczas użycia drogi startowej do operacji krótkiego lądowania niedozwolona jest również obecność w strefie bezpieczeństwa obiektów ruchomych;

(4) nachylenie deklarowanej strefy bezpieczeństwa w kierunku lądowania nie może przekraczać 5 % w górę ani 2 % w dół;

(5) użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie przekracza 90 m;

(6) szerokość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie jest mniejsza niż podwójna szerokość drogi startowej, odniesiona do przedłużonej osi centralnej drogi startowej;

(7) wysokość przelotu nad początkiem użytecznej długości deklarowanej strefy bezpieczeństwa wynosi 50 stóp.

(8) minima pogodowe są określone dla każdej drogi startowej, która ma być użyta, przy czym nie są one niższe niż wyższe z minimów VFR lub NPA;

(9) wymogi dotyczące doświadczenia pilota oraz odbytych szkoleń i specjalnej znajomości lotniska są określone i spełnione;

(10) dodatkowe warunki, jeżeli zostały określone przez właściwy organ, uwzględniające cechy typu samolotu, cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki dotyczące nieudanego podejścia/zaniechanego lądowania.

Rozdział 4 — Klasa osiągów C

CAT.POL.A.400 Start

(a) Masa startowa nie przekracza maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku odlotu.

(b) Dla samolotów, dla których dane dotyczące długości pola startu zawarte w instrukcji AFM nie uwzględniają niesprawności silnika, wymagana odległość od rozpoczęcia rozbiegu do osiągnięcia wysokości 50 stóp nad powierzchnią terenu ze wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy startowej, pomnożona przez współczynnik:

(1) 1,33 dla samolotów dwusilnikowych;

(2) 1,25 dla samolotów trzysilnikowych; lub

(3) 1,18 dla samolotów czterosilnikowych,

nie przekracza rozporządzalnej długości rozbiegu (TORA) na lotnisku, na którym ma się odbyć start.

(c) Dla samolotów, dla których dane dotyczące długości pola startu zawarte w instrukcji AFM uwzględniają niesprawność silnika, spełniane są następujące wymogi zgodnie ze specyfikacją podaną w instrukcji AFM:

(1) długość przerwanego startu nie przekracza ASDA;

(2) długość startu nie przekracza rozporządzalnej długości startu (TODA), przy długości zabezpieczenia startu kontynuowanego nieprzekraczającej połowy TORA;

(3) długość rozbiegu nie przekracza TORA;

(4) dla startu przerwanego i kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V_1; oraz

(5) masa do startu z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie przekracza masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na drodze startowej suchej.

(d) Uwzględnia się:

(1) wysokość ciśnieniową lotniska;

(2) temperaturę otoczenia na lotnisku;

(3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;

(4) nachylenie drogi startowej w kierunku startu;

(5) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; oraz

(6) jeżeli ma to miejsce, stratę długości drogi startowej spowodowaną ustawianiem samolotu w osi drogi przed startem.

CAT.POL.A.405 Omijanie przeszkód po starcie

(a) Tor wznoszenia po starcie z jednym silnikiem niepracującym omija wszystkie przeszkody z przewyższeniem co najmniej 50 stóp powiększonym o współczynnik 0,01 x D lub w

odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik 0,125 x D, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca TODA. W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa połowie rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz współczynnik 0,125 x D.

(b) Tor wznoszenia ma swój początek na wysokości 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej zgodnie z CAT.POL.A.405 lit. (b) lub (c), a kończy się na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu.

(c) Wykazując zgodność z lit. (a), uwzględnia się:

(1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;

(2) wysokość ciśnieniową lotniska;

(3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz

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

(d) Nie są dozwolone zmiany linii drogi do punktu, w którym tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość równą 50 stóp. Następnie zakłada się, że od tego punktu do wysokości 400 stóp samolot nie będzie wykonywał zakrętów z przechyleniem większym niż 15°. Powyżej wysokości 400 stóp można planować przechylenia większe niż 15°, lecz nieprzekraczające 25°. Należy uwzględnić wpływ przechylenia na prędkości operacyjne i tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi spowodowany zwiększonymi prędkościami operacyjnymi.

(e) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(1) 300 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

(2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

(f) W przypadkach gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:

(1) 600 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub

(2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.

(g) Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów lit. (a)-(f) oraz zapewnienia bezpiecznej trasy omijającej przeszkody tak, aby umożliwić spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w CAT.POL.A.410 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym po starcie.

CAT.POL.A.410 Przelot ze wszystkimi silnikami pracującymi

(a) Samolot w przewidywanych warunkach meteorologicznych w każdym punkcie trasy lub jakiegokolwiek planowanego odchylenia od niej jest w stanie osiągnąć prędkość wznoszenia równą co najmniej 300 stóp na minutę ze wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej na:

(1) minimalnych wysokościach dla bezpiecznego lotu na każdym odcinku zamierzonej linii drogi lub planowanego odchylenia od niej, określonych w instrukcji operacyjnej lub obliczonych na podstawie zawartych w niej informacji dotyczących danego samolotu; oraz

(2) minimalnych wysokościach niezbędnych dla spełnienia warunków określonych odpowiednio w CAT.POL.A.415 i CAT.POL.A.420.

CAT.POL.A.415 Przelot z jednym silnikiem niepracującym

(a) W przewidywanych dla lotu warunkach meteorologicznych, w przypadku wystąpienia niesprawności dowolnego silnika w dowolnym punkcie trasy lub planowanego odchylenia od niej i z pozostałymi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej, samolot może kontynuować lot z wysokości przelotowej do lotniska, na którym możliwe jest wykonanie lądowania zgodnie z odpowiednio CAT.POL.A.430 lub CAT.POL.A.435. Samolot omija przeszkody leżące w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem wynoszącym co najmniej:

(1) 1 000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest równa lub większa niż zero; lub

(2) 2 000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest mniejsza od zera.

(b) Tor lotu na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie po wystąpieniu niesprawności jednego silnika, ma dodatnie nachylenie.

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

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

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

CAT.POL.A.420 Przelot samolotów co najmniej trzysilnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

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

(b) Tor lotu z dwoma silnikami niepracującymi pozwala na kontynuowanie lotu w przewidywanych warunkach meteorologicznych z ominięciem wszystkich przeszkód, znajdujących się w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem wynoszącym co najmniej 2 000 stóp, do lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągów.

(c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu — z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu, właściwą dla lotu ze wszystkimi silnikami

pracującymi, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych — od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągów.

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

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

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

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

CAT.POL.A.425 Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

Masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. (a), nie przewyższa maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji AFM dla wysokości oraz, jeżeli uwzględniono to w instrukcji AFM, temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym.

CAT.POL.A.430 Lądowanie — suche drogi startowe

(a) W przewidywanym czasie lądowania masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z CAT.POL.A.105 lit. (a), pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych, uwzględniając:

(1) wysokość bezwzględną lotniska;

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

(3) rodzaj nawierzchni drogi startowej; oraz

(4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.

(b) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że:

(1) samolot będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej w warunkach bezwietrznych; oraz

(2) samolot będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.

(c) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. (b) pkt (2) dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu tylko jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymogów lit. (a) i lit. (b).

CAT.POL.A.435 Lądowanie — mokre i zanieczyszczone drogi startowe

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

(b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, długość lądowania nie przekracza LDA. Stosowane dane dotyczące długości lądowania operator określa w instrukcji operacyjnej.

Sekcja 2 — Śmigłowce

Rozdział 1 — Wymagania ogólne

CAT.POL.H.100 Zastosowanie

(a) Śmigłowiec użytkuje się zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi klasy osiągów.

(b) Śmigłowce użytkuje się w klasie osiągów 1:

(1) podczas operacji do/z lotnisk lub miejsc wykonywania operacji lotniczych w gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowisku, z wyjątkiem operacji do/z miejsc wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego (PIS) zgodnie z CAT.POL.H.225; lub

(2) przy MOPSC wynoszącej ponad 19, z wyjątkiem operacji do/z lądowisk dla śmigłowców na morzu w klasie osiągów 2 na podstawie zezwolenia wydanego zgodnie z CAT.POL.H.305.

(c) O ile przepisy lit. (b) nie stanowią inaczej, śmigłowce o MOPSC wynoszącej 19 lub mniej, ale więcej niż 9, użytkuje się w klasie osiągów 1 lub 2.

(d) O ile przepisy lit. (b) nie stanowią inaczej, śmigłowce o MOPSC wynoszącej 9 lub mniej użytkuje się w klasie osiągów 1, 2 lub 3.

CAT.POL.H.105 Postanowienia ogólne

(a) Masa śmigłowca:

(1) w momencie rozpoczęcia startu; lub

(2) w przypadku zmiany planu podczas lotu, w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu,

nie jest większa od masy, przy której spełnione są wymogi niniejszej sekcji dotyczące rozpoczęcia lotu, uwzględniając spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa zgodny z odpowiednim wymogiem.

(b) Do określania zgodności z wymogami niniejszej sekcji używa się zatwierdzonych danych dotyczących osiągów zawartych w instrukcji AFM, uzupełnionych, w zależności od potrzeb, o inne dane zgodnie z odpowiednim wymogiem. Takie inne dane operator określa w instrukcji operacyjnej. W celu uniknięcia dublowania czynników, przy stosowaniu czynników zawartych w niniejszej sekcji mogą być brane pod uwagę czynniki operacyjne uwzględnione wcześniej w instrukcji AFM.

(c) Wykazując zgodność z wymaganiami niniejszej sekcji uwzględnia się następujące parametry:

(1) masa śmigłowca;

(2) konfiguracja śmigłowca;

(3) warunki otoczenia, w szczególności:

(i) wysokość ciśnieniowa i temperatura;

(ii) wiatr:

(A) z wyjątkiem przepisu lit. (C), dla wymogów dotyczących startu, toru wznoszenia po starcie i lądowania, uwzględnia się wpływ wiatru nie większy niż 50 % podawanej stałej składowej czołowej wiatru wynoszącej 5 węzłów lub więcej;

(B) w przypadku gdy instrukcja AFM zezwala na start i lądowanie przy tylnym wietrze, a także we wszystkich przypadkach dla toru wznoszenia po starcie, uwzględnia się nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; oraz

(C) w przypadku gdy precyzyjne urządzenia pomiaru wiatru umożliwiają dokładny pomiar prędkości wiatru nad punktem startu i lądowania, operator może ustalić składowe wiatru przekraczające 50 %, pod warunkiem wykazania właściwemu organowi, że odległość od FATO oraz dokładność ulepszeń urządzeń pomiaru wiatru zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa;

(4) techniki operacyjne; oraz

(5) działanie wszelkich systemów mających niekorzystny wpływ na osiągi.

CAT.POL.H.110 Omijanie przeszkód

(a) Dla potrzeb wymagań dotyczących omijania przeszkód, przeszkoda znajdująca się poza FATO na torze wznoszenia po starcie lub na torze nieudanego podejścia jest brana pod uwagę, jeżeli jej odległość boczna od najbliższego punktu na powierzchni terenu znajdującego się poniżej zamierzonego toru lotu nie przekracza:

(1) W przypadku operacji VFR:

(i) połowy minimalnej szerokości określonej w instrukcji AFM — lub, jeżeli takiej szerokości nie określono, wartości „0,75 × D”, gdzie D jest największym wymiarem śmigłowca z obracającymi się wirnikami;

(ii) powiększonej o większą z następujących wartości: „0,25 × D” lub „3 m”;

(iii) powiększonej o:

(A) 0,10 × odległość DR, w przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień; lub

(B) 0,15 × odległość DR, w przypadku operacji VFR wykonywanych w nocy.

(2) W przypadku operacji IFR:

(i) „1,5 × D” lub 30 m, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, powiększonej o:

(A) 0,10 × odległość DR, w przypadku operacji IFR z dokładnym naprowadzaniem;

(B) 0,15 × odległość DR, w przypadku operacji IFR ze standardowym naprowadzaniem; lub

(C) 0,30 × odległość DR, w przypadku operacji IFR bez naprowadzania.

(ii) Ustalając tor nieudanego podejścia, dywergencję strefy występowania przeszkody uwzględnia się tylko po końcu rozporządzalnej długości startu (TODA).

(3) W przypadku operacji, podczas których początkowa faza startu jest wykonywana według odniesień wzrokowych i następuje przejście do lotu IFR/IMC w punkcie przejścia, do momentu osiągnięcia punktu przejścia obowiązują kryteria wymagane w pkt (1), a po przekroczeniu punktu przejścia obowiązują kryteria wymagane w pkt (2). Punkt przejścia nie może być położony przed końcem długości startu wymaganej dla śmigłowców (take-off distance required for helicopters, TODRH) użytkowanych w klasie osiągów 1, ani przed zdefiniowanym punktem po starcie (defined point after take-off, DPATO) dla śmigłowców użytkowanych w klasie osiągów 2.

(b) W przypadku startu wykonywanego z użyciem procedury wstecznej lub procedury przejścia bocznego, dla potrzeb wymagań dotyczących omijania przeszkód, przeszkoda znajdująca się na obszarze wykonywania procedury wstecznej lub przejścia bocznego jest brana pod uwagę, jeżeli jej odległość boczna od najbliższego punktu na powierzchni terenu pod zamierzonym torem lotu nie przekracza:

(1) połowy minimalnej szerokości określonej w instrukcji AFM lub, jeżeli nie określono takiej szerokości, wartości „0,75 × D”;

(2) powiększonej o większą z następujących wielkości: „0,25 × D” lub „3 m”;

(3) powiększonej o:

(i) w przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień, 0,10 × odległość pokonana przez śmigłowiec od tyłu FATO, lub

(ii) w przypadku operacji VFR wykonywanych w nocy, 0,15 × odległość pokonana przez śmigłowiec od tyłu FATO.

(c) Przeszkody można zignorować, jeżeli znajdują się dalej niż:

(1) 7 × promień wirnika (R) w przypadku operacji wykonywanych w dzień, jeżeli podczas wznoszenia istnieje pewność osiągnięcia dokładnej nawigacji przy pomocy odpowiedniej orientacji wzrokowej;

(2) 10 × R w przypadku operacji nocnych, jeżeli podczas wznoszenia istnieje pewność osiągnięcia dokładnej nawigacji przy pomocy odpowiedniej orientacji wzrokowej;

(3) 300 m, jeżeli dokładność nawigacji można osiągnąć dzięki odpowiednim pomocom nawigacyjnym; lub

(4) 900 m we wszystkich pozostałych przypadkach.

Rozdział 2 — Klasa osiągów 1

CAT.POL.H.200 Postanowienia ogólne

Śmigłowce użytkowane w klasie osiągów 1 są certyfikowane w kategorii A lub równoważnej.

CAT.POL.H.205 Start

(a) Masa startowa śmigłowca nie przekracza maksymalnej masy startowej podanej w instrukcji AFM dla procedury, która ma być zastosowana.

(b) Masa startowa śmigłowca jest taka, że:

(1) umożliwia przerwanie startu i wylądowanie w granicach FATO w przypadku stwierdzenia niesprawności silnika krytycznego przed lub w punkcie decyzji o starcie (TDP);

(2) wymagana długość przerwanego startu (rejected take-off distance required, RTODRH) nie przekracza rozporządzalnej długości przerwanego startu (take-off distance available, RTODAH); oraz

(3) TODRH nie przekracza rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODAH).

(4) nie naruszając lit. (b) pkt (3), TODRH może przekroczyć TODAH, jeżeli śmigłowiec, z niesprawnością krytyczną silnika stwierdzoną w TDP, może, w przypadku kontynuowania startu, ominąć wszystkie przeszkody do końca TODRH z przewyższeniem nie mniejszym niż 10,7 m (35 stóp).

(c) Wykazując zgodność z wymaganiami lit. (a) i (b), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. (c) na lotnisku lub miejscu wykonywania operacji lotniczych, z którego ma nastąpić odlot.

(d) Część fazy startu, aż do osiągnięcia TDP jest wykonywana z widocznością terenu, tak aby możliwe było przerwanie startu.

(e) W przypadku stwierdzenia niesprawności krytycznej silnika przed osiągnięciem punktu TDP lub w punkcie TDP podczas startu wykonywanego z zastosowaniem procedury wstecznej lub procedury przejścia bocznego, wszystkie przeszkody znajdujące się na obszarze wykonywania procedury wstecznej lub przejścia bocznego są omijane z odpowiednim marginesem.

CAT.POL.H.210 Tor wznoszenia po starcie

(a) Od końca TODRH z niesprawnością krytyczną silnika rozpoznaną w punkcie TDP:

(1) Masa startowa pozwala na taki tor wznoszenia po starcie, który zapewnia ominięcie wszystkich przeszkód znajdujących się na torze wznoszenia z przewyższeniem co najmniej 10,7 m (35 stóp) w operacjach VFR oraz 10,7 m (35 stóp) + 0,01 × odległość DR w operacjach IFR. Pod uwagę należy brać tylko przeszkody określone w CAT.POL.H.110.

(2) W przypadku zmiany kierunku o więcej niż 15°, należy uwzględnić wpływ przechylenia na zdolność spełnienia wymagań dotyczących omijania przeszkód.

Wykonywania takiego zakrętu nie rozpoczyna się przed osiągnięciem wysokości 61 m (200 stóp) nad powierzchnią startu, chyba że jest on częścią zatwierdzonej procedury określonej w instrukcji AFM.

(b) Wykazując zgodność z wymaganiami lit. (a), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. (c) na lotnisku lub miejscu wykonywania operacji lotniczych, z których ma nastąpić odlot.

CAT.POL.H.215 Przelot z krytycznym silnikiem niepracującym

(a) Masa i tor lotu śmigłowca we wszystkich punktach wzdłuż trasy przelotu z niepracującym silnikiem krytycznym w spodziewanych warunkach meteorologicznych pozwalają na zachowanie zgodności z wymaganiami pkt (1), (2) lub (3):

(1) Kiedy zakłada się, że w dowolnym momencie lot będzie wykonywany bez kontaktu wzrokowego z terenem, masa śmigłowca pozwala na wznoszenie z niepracującym silnikiem krytycznym z prędkością pionową wynoszącą co najmniej 50 stóp/minutę na wysokość co najmniej 300 m (1 000 stóp), lub 600 m (2 000 stóp) w rejonach górzystych nad wszystkimi przeszkodami leżącymi wzdłuż trasy w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi.

(2) Kiedy zakłada się, że lot będzie wykonywany bez widoczności terenu, tor lotu pozwala śmigłowcowi na kontynuowanie lotu od wysokości (altitude) przelotowej do wysokości (height) 300 m (1000 stóp) ponad wysokość miejsca lądowania, na którym można wykonać lądowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w CAT.POL.H.220. Tor lotu przewyższa o co najmniej 300 m (1 000 stóp) lub 600 m (2 000 stóp) w rejonach górzystych wszystkie przeszkody leżące wzdłuż trasy w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi. Można stosować techniki płaskiego zniżania (drift-down).

(3) Kiedy zakłada się, że lot będzie wykonywany w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) oraz z widocznością terenu, tor lotu pozwala śmigłowcowi na kontynuowanie lotu od wysokości (altitude) przelotowej do wysokości (height) 300 m (1 000 stóp) ponad wysokość miejsca lądowania, na którym można wykonać lądowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w CAT.POL.H.220, bez schodzenia poniżej odpowiedniej wysokości przelotowej. Przeszkód położonych w odległości do 900 m po obu stronach trasy można nie uwzględniać.

(b) Wykazując zgodność z wymaganiami podanymi w lit. (a) pkt (2) lub lit. (a) pkt (3):

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

(2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;

(3) zrzut paliwa planuje się tylko do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska lub miejsca wykonywania operacji lotniczych z wymaganymi zapasami paliwa i użyciem bezpiecznej procedury; oraz

(4) nie planuje się zrzutu paliwa poniżej wysokości 1 000 stóp nad terenem.

(c) Marginesy szerokości podane w lit. (a) pkt (1) i lit. (a) pkt (2) zwiększą się do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładności nawigacji nie można osiągnąć dla 95 % całkowitego czasu lotu.

CAT.POL.H.220 Lądowanie

(a) Masa śmigłowca do lądowania w przewidywanym czasie lądowania nie przekracza maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla procedury, która ma zostać wykonana.

(b) W przypadku stwierdzenia niesprawności krytycznej silnika w dowolnym punkcie przed osiągnięciem punktu LDP lub w punkcie LDP, możliwe jest wylądowanie i zatrzymanie śmigłowca w granicach FATO, lub zaniechanie lądowania i kontynuowanie lotu z ominięciem wszystkich przeszkód leżących na torze lotu z przewyższeniem 10,7 m (35 stóp). Pod uwagę należy brać tylko przeszkody określone w CAT.POL.H.110.

(c) W przypadku stwierdzenia niesprawności krytycznej silnika w dowolnym punkcie po osiągnięciu punktu LDP lub w punkcie LDP, możliwe jest:

(1) ominięcie wszystkich przeszkód leżących na torze podejścia; oraz

(2) wylądowanie i zatrzymanie śmigłowca w granicach FATO.

(d) Wykazując zgodność z wymaganiami podanymi w lit. (a)-(c), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. (c) na lotnisku lub miejscu wykonywania operacji lotniczych, z którego ma nastąpić odlot, lub dla każdego wymaganego zapasowego lotniska lub miejsca wykonywania operacji lotniczych.

(e) Część fazy lądowania od punktu LDP do przyziemienia jest wykonywana z widocznością terenu.

CAT.POL.H.225 Operacje śmigłowcowe do/z miejsc wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego

(a) Operacje do/z miejsc wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego (public interest site, PIS) można wykonywać w klasie osiągów 2 bez spełnienia wymagań określonych w CAT.POL.H.310 lit. (b) lub CAT.POL.H.325 lit. (b), pod warunkiem spełnienia następujących wymagań:

(1) PIS ustanowiono przed 1 lipca 2002 roku;

(2) rozmiar lub rozmieszczenie przeszkód uniemożliwia spełnienie wymogów dla klasy osiągów 1;

(3) dana operacja jest wykonywana przy użyciu śmigłowca z MOPSC wynoszącą 6 lub mniej;

(4) operator spełnia wymagania określone w CAT.POL.H.305 lit. (b) pkt (2) i lit. (b) pkt (3);

(5) masa śmigłowca nie przekracza maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla gradientu wznoszenia 8 % w warunkach bezwietrznych przy odpowiedniej bezpiecznej prędkości startu (take-off safety speed, V_{TOSS}) z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; oraz

(6) operator uzyskał uprzednią zgodę właściwego organu i państwa, w którym położone jest PIS.

(b) W instrukcji operacyjnej ustanawia się procedury dla określonego miejsca wykonywania operacji w celu jak największego skrócenia czasu zagrożenia osób znajdujących się na

pokładzie śmigłowca oraz na ziemi w przypadku niesprawności silnika śmigłowca podczas startu i lądowania.

(c) Instrukcja operacyjna zawiera, dla każdego PIS: diagram lub opatrzoną przypisami fotografię pokazujące jego najważniejsze cechy i wymiary, brak zgodności z wymaganiami klasy osiągów 1, najważniejsze zagrożenia oraz plan postępowania w przypadku wystąpienia incydentu.

Rozdział 3 — Klasa osiągów 2

CAT.POL.H.300 Postanowienia ogólne

Śmigłowce użytkowane w klasie osiągów 2 są certyfikowane w kategorii A lub równoważnej.

CAT.POL.H.305 Operacje wykonywane bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego

(a) Operacje bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego podczas fazy startu i lądowania wykonuje się tylko, jeżeli operator uzyskał zezwolenie właściwego organu.

(b) Aby uzyskać i utrzymać takie zezwolenie, operator:

(1) przeprowadza ocenę ryzyka, określając:

(i) typ śmigłowca; oraz

(ii) typ operacji;

(2) wprowadza następujący zbiór warunków:

(i) operator zdobywa i utrzymuje standard modyfikacji śmigłowiec/silnik określony przez producenta;

(ii) operator przeprowadza czynności obsługi profilaktycznej zalecane przez producenta śmigłowca lub silników;

(iii) operator włącza procedury startu i lądowania do instrukcji operacyjnej, chyba że są one już określone w instrukcji AFM;

(iv) operator określa szkolenie dla załogi lotniczej; oraz

(v) operator wprowadza system zgłaszania producentowi przypadków wystąpienia utraty mocy, wyłączenia się silników lub niesprawności silników;

oraz

(3) wprowadza system monitorowania zużycia śmigłowca (usage monitoring system, UMS).

CAT.POL.H.310 Start

(a) Masa startowa nie przekracza maksymalnej masy określonej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min na wysokości 300 m (1 000 stóp) nad poziomem lotniska lub miejsca wykonywania operacji lotniczych z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.

(b) W przypadku operacji innych niż operacje określone w CAT.POL.H.305, start przeprowadza się w taki sposób, że aż do osiągnięcia punktu, od którego można bezpiecznie kontynuować lot, możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.

(c) W przypadku operacji wykonywanych zgodnie z wymaganiami określonymi w CAT.POL.H.305, oprócz wymogu określonego w lit. (a) spełniane są poniższe wymagania:

(1) masa startowa nie przekracza maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi (all engines operative out of ground effect, AEO OGE) w warunkach bezwietrznych ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; lub

(2) w przypadku operacji z lądowisk dla śmigłowców na morzu:

(i) przy użyciu śmigłowców z MOPSC ponad 19; lub

(ii) każdego śmigłowca użytkowanego z lądowiska dla śmigłowców na morzu położonego w nieprzyjaznym środowisku,

masa startowa uwzględnia: procedurę oraz minięcie krawędzi lądowiska i opadnięcie śmigłowca odpowiednie dla wysokości lądowiska dla śmigłowców z niepracującym silnikiem/silnikami krytycznym/krytycznymi i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednim zakresie mocy.

(d) Wykazując zgodność z wymaganiami określonymi w lit. (a)-(c), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. (c) dla punktu odlotu.

(e) Część fazy startu przed spełnieniem wymogu podanego w CAT.POL.H.315 jest wykonywana z widocznością terenu.

CAT.POL.H.315 Tor wznoszenia po starcie

Od momentu osiągnięcia zdefiniowanego punktu po starcie (DPATO) lub, alternatywnie, nie później niż po osiągnięciu wysokości 200 stóp nad powierzchnią startu, z niepracującym silnikiem krytycznym, spełniane są wymagania określone w CAT.POL.H.210 lit (a) pkt (1), lit. (a) pkt (2) i lit. (b).

CAT.POL.H.320 Przelot z krytycznym silnikiem niepracującym

Należy spełniać wymagania podane w CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Lądowanie

(a) Masa startowa w przewidywanym czasie lądowania nie przekracza maksymalnej masy określonej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min na wysokości 300 m (1 000 stóp) nad poziomem lotniska lub miejsca wykonywania operacji lotniczych z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.

(b) W przypadku wystąpienia niesprawności silnika krytycznego w dowolnym punkcie toru podejścia:

(1) możliwe jest zaniechanie lądowania zgodnie z wymaganiami podanymi w CAT.POL.H.315; lub

(2) w przypadku operacji innych niż operacje określone w CAT.POL.H.305, śmigłowiec może wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

(c) W przypadku operacji wykonywanych zgodnie z wymaganiami określonymi w CAT.POL.H.305, oprócz wymogu określonego w lit. (a) spełniane są poniższe wymagania:

(1) masa startowa nie przekracza maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla zawisu bez wpływu ziemi z wszystkimi silnikami pracującymi (all engines operative out of ground effect, AEO OGE) w warunkach bezwietrznych ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednim zakresie mocy; lub

(2) w przypadku lotów do lądowiska dla śmigłowców na morzu:

(i) przy użyciu śmigłowców z MOPSC ponad 19; lub

(ii) każdego śmigłowca lecącego do lądowiska dla śmigłowców na morzu położonego w nieprzyjaznym środowisku,

masa startowa uwzględnia: procedurę i opadnięcie śmigłowca odpowiednie dla wysokości lądowiska dla śmigłowców z niepracującym silnikiem krytycznym i pozostałymi silnikami pracującymi na odpowiednim zakresie mocy.

(d) Wykazując zgodność z wymaganiami podanymi w lit. (a)-(c), uwzględnia się odpowiednie parametry podane w CAT.POL.H.105 lit. (c) dla lotniska docelowego lub każdego wymaganego lotniska zapasowego.

(e) Część fazy lądowania, po której nie jest możliwe spełnienie wymogu podanego w lit. (b) lit. (1) jest wykonywana z widocznością terenu.

Rozdział 4 — Klasa osiągów 3

CAT.POL.H.400 Postanowienia ogólne

(a) Śmigłowce użytkowane w klasie osiągów 3 są certyfikowane w kategorii A lub równoważnej, lub kategorii B.

(b) Operacje wykonuje się tylko w środowisku przyjaznym, z wyjątkiem:

(1) operacji wykonywanych zgodnie z CAT.POL.H.420; lub

(2) w przypadku fazy startu i lądowania dla operacji wykonywanych zgodnie z wymaganiami określonymi w lit. (c).

(c) W przypadku uzyskania przez operatora zezwolenia zgodnie z CAT.POL.H.305, można wykonywać operacje z/do lotniska lub miejsca prowadzenia operacji lotniczych położonego poza gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowiskiem bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego:

(1) podczas startu, przed osiągnięciem prędkości V_y (prędkość lotu dla maksymalnej prędkości wznoszenia) lub wysokości 200 stóp nad powierzchnią startu; lub

(2) podczas lądowania, poniżej 200 stóp nad powierzchnią lądowania.

(d) Operacji nie wykonuje się:

(1) bez widoczności terenu;

(2) w nocy;

(3) kiedy wysokość podstawy chmur jest mniejsza niż 600 stóp; lub

(4) kiedy widzialność jest mniejsza niż 800 m.

CAT.POL.H.405 Start

(a) Masa startowa jest niższą z następujących wartości:

(1) MCTOM; lub

(2) maksymalna masa startowa określona dla zawisu z wpływem ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową lub, jeżeli warunki sprawiają, że utrzymanie zawisu z wpływem ziemi nie jest prawdopodobne, masa startowa określona dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową.

(b) Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w CAT.POL.H.400 lit. (b), w przypadku wystąpienia niesprawności silnika, śmigłowiec jest stanie wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

CAT.POL.H.410 Przelot

(a) Śmigłowiec jest w stanie, ze wszystkimi silnikami pracującymi w zakresach maksymalnej mocy trwałej, kontynuować lot wzdłuż zamierzonej trasy lub planowanego odchylenia od niej bez schodzenia poniżej odpowiedniej wysokości przelotowej.

(b) Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w CAT.POL.H.420, w przypadku wystąpienia niesprawności silnika, śmigłowiec jest w stanie wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

CAT.POL.H.415 Lądowanie

(a) Masa śmigłowca do lądowania w przewidywanym czasie lądowania jest niższą z następujących wartości:

(1) maksymalna certyfikowana masa do lądowania; lub

(2) maksymalna masa do lądowania określona dla zawisu z wpływem ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową lub, jeżeli warunki sprawiają, że utrzymanie zawisu z wpływem ziemi nie jest prawdopodobne, masa do lądowania określona dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi silnikami pracującymi z mocą startową.

(b) Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w CAT.POL.H.400 lit. (b), w przypadku wystąpienia niesprawności silnika, śmigłowiec jest stanie wykonać bezpieczne lądowanie przymusowe.

CAT.POL.H.420 Operacje z użyciem śmigłowców w środowisku nieprzyjaznym poza obszarem gęsto zaludnionym

(a) Operacje śmigłowcami z napędem turbinowym i MOPSC wynoszącą 6 lub mniej w środowisku nieprzyjaznym bez możliwości wykonania bezpiecznego lądowania przymusowego wykonuje się tylko, jeżeli operator uzyskał zezwolenie właściwego organu.

(b) Aby uzyskać i utrzymać takie zezwolenie, operator:

(1) wykonuje takie operacje tylko w obszarze górzystym lub odosobnionym określonym i zatwierdzonym przez organ odpowiedzialny za ten obszar;

(2) nie wykonuje takich operacji w ramach zezwolenia HEMS;

(3) uzasadnia, że ograniczenia śmigłowca lub inne uzasadnione względy uniemożliwiają zastosowanie odpowiednich kryteriów osiągów; oraz

(4) uzyskał zatwierdzenie zgodnie z CAT.POL.H.305 lit. (b).

(c) Nie naruszając postanowień CAT.IDE.H.240, operacje takie można wykonywać bez dodatkowego wyposażenia tlenowego pod warunkiem, że wysokość kabinowa nie przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i nigdy nie przekracza wysokości ciśnieniowej 13 000 stóp.

Sekcja 3 — Masa i wyważenie

Rozdział 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym

CAT.POL.MAB.100 Masa i wyważenie, załadunek

(a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa i położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) statku powietrznego są zgodne z ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.

(b) Operator ustala masę oraz położenie środka ciężkości każdego statku powietrznego poprzez jego rzeczywiste zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania, a następnie poprzez ważenie co 4 lata, jeżeli stosuje masy indywidualne, lub co 9 lat, jeżeli stosuje masy floty. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Jeżeli nieznany jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, statek powietrzny jest ponownie ważony.

(c) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.

(d) Operator określa, poprzez ważenie lub zastosowanie mas standardowych, masę wszystkich elementów statku powietrznego oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej statku powietrznego. Określany jest wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości statku powietrznego.

(e) Operator ustala masę każdego przewożonego ładunku, w tym balastu, poprzez jego rzeczywiste zważenie lub określenie masy przewożonego ładunku zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu.

(f) Oprócz standardowych mas pasażerów i sprawdzonego bagażu, operator może zastosować standardowe masy dla innych elementów ładunku, jeżeli wykaże właściwemu organowi, że elementy te mają taką samą masę lub że ich masy mieszczą się w dopuszczalnych granicach.

(g) Operator określa masę ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.

(h) Operator dopilnowuje, by załadunek:

(1) użytkowanych przez niego statków powietrznych odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu; oraz

(2) przewożonego ładunku był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.

(i) Operator przestrzega dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo oraz ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich. Dodatkowo, w przypadku śmigłowców, operator uwzględnia zmiany w masie ładunku zachodzące podczas lotu.

(j) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymagania określone w lit. (a)-(i). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje planowanych operacji.

CAT.POL.MAB.105 Dane i dokumentacja masy i wyważenia

(a) Przed każdym lotem operator ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie. Dokumentacja masy i wyważenia umożliwia dowódcy stwierdzenie, że ładunek oraz jego rozmieszczenie nie powodują przekroczenia ograniczeń dotyczących masy i wyważenia statku powietrznego. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:

(1) znaki rejestracyjne i typ statku powietrznego;

(2) oznaczenie, numer oraz data rejsu;

(3) nazwisko dowódcy;

(4) nazwisko osoby, która sporządziła dokument;

(5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego;

(i) w przypadku samolotów użytkowanych w klasie osiągów B oraz śmigłowców, określenie położenia środka ciężkości nie musi znajdować się w dokumentacji masy i wyważenia, jeżeli, na przykład, rozmieszczenie ładunku jest zgodne z wcześniej obliczoną tabelą wyważenia lub jeżeli można wykazać, że podczas planowanych operacji możliwe jest zapewnienie prawidłowego wyważenia, niezależnie od faktycznej masy ładunku.

(6) masa paliwa przy starcie oraz masa paliwa na przelot;

(7) masa materiałów zużywalnych, innych niż paliwo, stosownie do przypadku;

(8) elementy ładunku z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;

(9) masa do startu, masa do lądowania oraz masa bez paliwa;

(10) stosowane położenia środka ciężkości statku powietrznego; oraz

(12) ograniczenia wartości masy i położenia środka ciężkości samolotu.

Powyższe informacje są dostępne w dokumentacji planowania lotu lub w systemach masy i wyważenia. Niektóre z powyższych informacji mogą znajdować się w innych dokumentach łatwo dostępnych do użycia.

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

(c) Osoba nadzorująca załadunek statku powietrznego potwierdza własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem, że ładunek i jego rozmieszczenie są zgodne z przekazaną dowódcy dokumentacją masy i wyważenia. Dowódca potwierdza akceptację tego dokumentu własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem.

(d) Operator określa procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili w celu zapewnienia, by:

(1) wszelkie zmiany wprowadzane w ostatniej chwili po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia były zgłaszane dowódcy i wprowadzane do dokumentów planowania lotu zawierających dokumentację masy i wyważenia;

(2) określona była maksymalna możliwa do przyjęcia zmiana wprowadzana w ostatniej chwili dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku; oraz

(3) sporządzana była nowa dokumentacja masy i wyważenia, jeżeli powyższa wartość maksymalna zostanie przekroczona.

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

Podczęść D — Przyrządy, dane i wyposażenie

Sekcja 1 — Samoloty

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

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

(1) zapasowe bezpieczniki;

(2) niezależne przenośne źródła światła;

(3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

(4) uchwyt na mapy;

(5) apteczki pierwszej pomocy;

(6) ratunkowy zestaw medyczny;

(7) megafony;

(8) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

(9) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

(10) urządzenia bezpieczeństwa dla dzieci.

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

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

(2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli ulegną awarii lub niesprawności.

(d) Wyposażenie, które ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego członka załogi lotniczej na jego stanowisku, musi być łatwe do obsługi z tego stanowiska. W przypadku gdy pojedyncze urządzenie ma być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, musi być ono zainstalowane w taki sposób, by było łatwe w obsłudze z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.

(e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez któregokolwiek z członków załogi lotniczej są rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

(f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

CAT.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku kiedy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub jej brakuje, chyba że:

(a) samolot jest użytkowany zgodnie z MEL operatora; lub

(b) operator uzyskuje od właściwego organu zezwolenie na użytkowanie samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (master minimum equipment list, MMEL).

CAT.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

(a) Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów, w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

(b) Liczba zapasowych bezpieczników wymaganych na pokładzie jest większą z następujących liczb:

(1) 10 % liczby bezpieczników każdej wartości; lub

(2) po trzy bezpieczniki każdej wartości.

CAT.IDE.A.115 Światła operacyjne

(a) Samoloty użytkowane w dzień są wyposażane w:

(1) system świateł antykolizyjnych;

(2) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;

(3) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich; oraz

(4) samodzielne przenośne źródła światła dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne z wyznaczonych im stanowisk.

(b) Samoloty użytkowane w nocy są dodatkowo wyposażane w:

(1) światła nawigacyjne/pozycyjne

(2) dwa światła lądowania lub pojedyncze światło mające dwa oddzielnie zasilane włókna; oraz

(3) światła wymagane zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku wodnosamolotów.

CAT.IDE.A.120 Wyposażenie do oczyszczania szyby przedniej

Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg są wyposażane, na każdym stanowisku pilota, w urządzenie utrzymujące w czystości część szyby podczas opadów atmosferycznych.

CAT.IDE.A.125 Operacje VFR wykonywane w dzień - przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według VFR w dzień otrzymują następujące wyposażenie, dostępne na stanowisku pilota:

(a) urządzenia mierzące i wyświetlające:

(1) kierunek magnetyczny;

(2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

(3) wysokość ciśnieniową;

(4) prędkość przyrządową;

(5) prędkość pionową;

(6) zakręt i ślizg;

(7) położenie przestrzenne; oraz

(8) kierunek.

(b) urządzenia wyświetlające:

(1) temperaturę powietrza zewnętrznego;

(2) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha; oraz

(3) informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych;

(c) Zawsze kiedy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dostępne są dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

(1) wysokość ciśnieniową;

(2) prędkość przyrządową;

(3) prędkość pionową;

(4) zakręt i ślizg;

(5) położenie przestrzenne; oraz

(6) kierunek.

(d) Urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem jest montowane w:

(1) samolotach o MCTOM większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9; oraz

(2) samolotach, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1999 roku.

(e) Samoloty jednosilnikowe, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 22 maja 1995 roku są zwolnione z obowiązku spełnienia wymagań określonych w lit. (a) pkt (6), lit. (a) pkt (7), lit. (a) pkt (8) i lit. (b) pkt (1), jeżeli wymagałoby to modernizacji samolotu.

CAT.IDE.A.130 Operacje IFR lub wykonywane w nocy - przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według VFR w nocy lub według IFR wyposaża się w następujące wyposażenie dostępne na stanowisku pilota:

(a) urządzenia mierzące i wyświetlające:

(1) kierunek magnetyczny;

(2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

(3) prędkość przyrządową;

(4) prędkość pionową;

(5) zakręt i ślizg lub, w przypadku samolotów wyposażonych w rezerwowe urządzenie pomiaru i wyświetlania położenia przestrzennego - ślizg;

(6) położenie przestrzenne; oraz

(7) ustabilizowany kurs.

(b) dwa urządzenia mierzące i wyświetlające wysokość ciśnieniową.

(c) urządzenia wyświetlające:

(1) temperaturę powietrza zewnętrznego;

(2) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha; oraz

(3) informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych;

(d) Wymagane w lit. (a) pkt (3) i lit. (h) pkt (2) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

(e) Urządzenie informujące załogę lotniczą o niesprawności urządzeń wymaganych w lit. (d) w samolotach:

(1) dla których indywidualny CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 roku; lub

(2) dla których indywidualny CofA wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 roku i które mają MCTOM większą niż 5 700 kg, a także MOPSC większą niż 9.

(f) Z wyjątkiem samolotów śmigłowych o MCTOM mniejszej lub równej 5 700 kg, dwa niezależne systemy ciśnienia statycznego.

(g) Jeden system ciśnienia statycznego i jedno alternatywne źródło ciśnienia statycznego, w przypadku samolotów śmigłowych o MCTOM mniejszej lub równej 5 700 kg.

(h) Zawsze kiedy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

(1) wysokość ciśnieniową;

(2) prędkość przyrządową;

(3) prędkość pionową;

(4) zakręt i ślizg;

(5) położenie przestrzenne; oraz

(6) ustabilizowany kurs.

(i) Rezerwowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne, z którego można korzystać z dowolnego stanowiska pilota w samolotach o MCTOM większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9:

(1) w czasie normalnego użytkowania jest nieprzerwanie zasilane, a po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego zasilane jest ze źródła niezależnego od normalnego systemu zasilania elektrycznego;

(2) zapewnia niezawodne kontynuowanie lotu przez minimum 30 minut po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, z uwzględnieniem innych obciążeń awaryjnego źródła zasilania oraz procedur operacyjnych;

(3) działa niezależnie od jakichkolwiek innych systemów wskazywania położenia przestrzennego;

(4) uruchamia się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego;

(5) jest odpowiednio oświetlone we wszystkich fazach operacji, z wyjątkiem samolotów o MCTOM mniejszej lub równej 5 700 kg, które były już zarejestrowane w państwie członkowskim w dniu 1 kwietnia 1995 roku, wyposażonych w rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego po lewej stronie tablicy przyrządów;

(6) jest oczywiste, kiedy rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego zasilany jest z awaryjnego źródła zasilania. oraz

(7) W przypadku gdy rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego posiada własne źródło zasilania, jest ono połączone z sygnalizacją na przyrządzie lub na tablicy przyrządów wskazującą, że zasilanie to jest w użyciu.

(j) Uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie lotów w nocy.

CAT.IDE.A.135 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Samoloty użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem są wyposażone w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kierunku lotu.

CAT.IDE.A.140 System ostrzegania o wysokości lotu

(a) Następujące samoloty są wyposażane w system ostrzegania o wysokości lotu:

(1) samoloty turbośmigłowe o MCTOM większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9; oraz

(2) samoloty napędzane silnikami turboodrzutowymi.

(b) System ostrzegania o wysokości lotu umożliwia:

(1) ostrzeganie załogi lotniczej o zbliżaniu się do wcześniej wybranej wysokości lotu; oraz

(2) ostrzeganie załogi lotniczej co najmniej za pomocą sygnału dźwiękowego o odchyleniu od wcześniej wybranej wysokości lotu.

(c) Nie naruszając wymagań określonych w lit. (a), samoloty o MCTOM mniejszej lub równej 5 700 kg i MOPSC ponad 9, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 1972 roku i które w dniu 1 kwietnia 1995 roku były już zarejestrowane w państwie członkowskim są zwolnione z obowiązku posiadania systemu ostrzegania o wysokości lotu.

CAT.IDE.A.150 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (terrain awareness warning system, TAWS)

(a) Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM ponad 5 700 kg lub MOPSC ponad 9 są wyposażane w system TAWS spełniający co najmniej wymagania dla wyposażenia klasy A określone w możliwym do przyjęcia standardzie.

(b) Samoloty z napędem tłokowym o MCTOM ponad 5 700 kg lub MOPSC ponad 9 są wyposażane w system TAWS spełniający co najmniej wymagania dla wyposażenia klasy B określone w możliwym do przyjęcia standardzie.

CAT.IDE.A.155 Pokładowy system unikania kolizji (airborne collision avoidance system, ACAS)

Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM ponad 5 700 kg lub MOPSC ponad 19 są wyposażane w system ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Poniższe rodzaje samolotów są wyposażane w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, gdy są użytkowane w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, gdzie na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych:

(a) samoloty z kabiną ciśnieniową

(b) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MCTOM większej niż 5 700 kg; oraz

(c) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MOPSC większej niż 9.

CAT.IDE.A.165 Wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia nocą

(a) Samoloty użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

(b) Stosowane oświetlenie nie powoduje oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie obowiązków przez członków załogi.

CAT.IDE.A.170 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.A.175 System telefonu pokładowego załogi

Samoloty o MCTOM większej niż 15 000 kg lub MOPSC większej niż 19 są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi, z wyjątkiem samolotów, dla których indywidualny CofA po raz pierwszy wydano przed dniem 1 kwietnia 1965 roku i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w państwie członkowskim.

CAT.IDE.A.180 System nagłośnienia kabiny pasażerskiej

Samoloty o MOPSC większej niż 19 są wyposażane w system nagłośnienia kabiny pasażerskiej.

CAT.IDE.A.185 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie

(a) Następujące samoloty są wyposażane w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (cockpit voice recorder, CVR):

(1) Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg; oraz

(2) samoloty wielosilnikowe z napędem turbinowym o MCTOM mniejszej lub równej 5 700 kg i MOPSC większej niż 9, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 1990 roku.

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

(1) ostatnich 2 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. (a) pkt (1), dla których indywidualny CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 roku;

(2) ostatnich 30 minut, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. (a) pkt (1), dla których indywidualny CofA wydano przed dniem 1 kwietnia 1998 roku; lub

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

(c) Rejestrator CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:

(1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi przez radio;

(2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

(3) tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem:

(i) w przypadku samolotów, dla których indywidualny CofA po raz pierwszy wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 roku, dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałąkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce;

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

oraz

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

(d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu. Ponadto, w przypadku samolotów, dla których indywidualny CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 roku, CVR automatycznie rozpoczyna zapis zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

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

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

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

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

CAT.IDE.A.190 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

(a) Następujące samoloty są wyposażane w pokładowy rejestrator parametrów lotu (flight data recorder, FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika:

(1) samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 czerwca 1990 roku;

(2) samoloty z napędem turbinowym o MCTOM większej niż 5 700 kg, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 czerwca 1990 roku; oraz

(3) samoloty wielosilnikowe z napędem turbinowym o MCTOM mniejszej lub równej 5 700 kg, o MOPSC większej niż 9, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 roku.

(b) Rejestrator FDR zapisuje:

(1) godzinę, wysokość, prędkość, przyspieszenie normalne i kurs oraz jest umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. (a) (2) o MCTOM mniejszej niż 27 000 kg;

(2) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i konfiguracji urządzeń kontroli siły nośnej i siły oporu samolotu, oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. (a)pkt (1) o MCTOM mniejszej lub równej 27000 kg, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 roku;

(3) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i pracy samolotu oraz może zachować dane zapisane podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. (a) pkt (1) i lit. (a) pkt (2) o MCTOM ponad 27 000 kg, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 roku;

(4) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i konfiguracji urządzeń kontroli siły nośnej i siły oporu samolotu oraz może zachować dane zapisane podczas co najmniej ostatnich 10 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. (a) pkt (3), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 roku; lub

(5) parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i pracy samolotu oraz może zachować dane zapisane podczas co najmniej ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. (a) pkt (1) i lit. (a) pkt (3), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 roku.

(c) Dane pochodzą z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

(d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu oraz kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu. Ponadto, w przypadku samolotów, dla których indywidualny CofA wydano w dniu lub po dniu 1 kwietnia 1998 roku, FDR automatycznie rozpoczyna zapis danych, zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu oraz automatycznie kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

(e) Rejestrator FDR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

CAT.IDEA.195 Zapisy łącza danych

(a) Samoloty, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2014 roku, które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza danych i które są objęte wymogiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, stosownie do przypadku:

(1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza danych związane z łącznością ATS do i z samolotu, w tym komunikaty dotyczące następujących aplikacji:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące kontroli operacyjnej statku powietrznego; oraz

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

(2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza danych, które są przechowywane oddzielnie na pokładzie samolotu; oraz

(3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

(b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

(c) Rejestrator może zachować zapisane dane przez co najmniej taki sam okres jaki został określony dla CVR w CAT.IDE.A.185.

(d) Rejestrator jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

(e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych CVR zawarte w CAT.IDE.A.185 lit. (d) i lit. (e).

CAT.IDE.A.200 Rejestrator zespolony

Wymogi dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli:

(a) samolot, na którym wymagany jest tylko CVR lub FDR, zostanie wyposażony w jeden rejestrator zespolony CVR/FDR;

(b) samolot o MCTOM mniejszej lub równej 5 700 kg, na którym wymagany jest CVR oraz FDR, zostanie wyposażony w jeden rejestrator zespolony CVR/FDR; lub

(c) samolot o MCTOM większej niż 5 700 kg, na którym wymagany CVR oraz FDR, zostanie wyposażony w dwa rejestratory zespolone CVR/FDR.

CAT.IDE.A.205 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy bezpieczeństwa i urządzenia bezpieczeństwa dla dzieci

(a) Samoloty wyposaża się w:

(1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;

(2) siedzenia dla członków personelu pokładowego;

(3) pas bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące dla każdej koi, z wyjątkiem postanowień pkt (4);

(4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi, w przypadku samolotów o MCTOM mniejszej niż 5 700 kg i MOPSC mniejszej niż 9, po dniu 8 kwietnia 2015 roku;

(5) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;

(5) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:

(i) na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota;

(ii) na każdym siedzeniu obserwatora położonym w kabinie załogi lotniczej;

(6) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego.

(b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia:

(1) posiada jeden punkt zwalniania;

(2) na siedzeniach załogi lotniczej, wszystkich siedzeniach położonych obok siedzenia pilota oraz na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, obejmuje dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie.

CAT.IDE.A.210 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Samoloty, na których z kabiny załogi nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, są wyposażane w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

CAT.IDE.A.215 Drzwi wewnętrzne i zasłony

Samoloty wyposaża się w:

(a) w przypadku samolotów o MOPSC większej niż 19, drzwi pomiędzy przedziałem pasażerskim a kabiną załogi z tabliczką „Tylko dla załogi” wyposażone w zamek uniemożliwiający pasażerom ich otwarcie bez zgody członka załogi lotniczej;

(b) łatwo dostępne urządzenia otwierające każde drzwi oddzielające przedział pasażerski od innych pomieszczeń, w których znajdują się wyjścia awaryjne;

(c) jeżeli w celu przedostania się z dowolnego miejsca pasażerskiego do dowolnego wyjścia awaryjnego konieczne jest przechodzenie przez drzwi lub zasłony oddzielające kabinę pasażerską od innych pomieszczeń, drzwi lub zasłona mają urządzenia do zablokowania ich w pozycji otwartej;

(d) na każdych drzwiach wewnętrznych lub w sąsiedztwie zasłony, znajdującej się na drodze do wyjścia awaryjnego dla pasażerów, znajdują się tabliczki wskazujące, że te drzwi lub zasłony muszą być zablokowane w pozycji otwartej podczas startu i lądowania; oraz

(e) urządzenia dla każdego członka załogi służące do otwarcia dowolnych drzwi, które są dostępne dla pasażerów i mogą być przez nich zamknięte.

CAT.IDE.A.220 Apteczka pierwszej pomocy

(a) Samoloty wyposaża się w apteczki pierwszej pomocy zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1: Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy

Liczba zainstalowanych miejsc pasażerskich	Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy
0 – 100	1
101 – 200	2

201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 lub więcej	6

(b) Apteczki pierwszej pomocy są:

(1) łatwo dostępne do użytku; oraz

(2) utrzymywane w stanie wymaganym na daną chwilę.

CAT.IDE.A.225 Ratunkowy zestaw medyczny

(a) Samoloty o MOPSC większej niż 30 są wyposażane w ratunkowy zestaw medyczny, jeżeli jakikolwiek punkt planowanej trasy jest odległy o więcej niż 60 minut lotu z normalną prędkością przelotową od lotniska, na którym można się spodziewać uzyskania wykwalifikowanej pomocy medycznej.

(b) Dowódca dopilnowuje, by leki były wydawane tylko przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje.

(c) Ratunkowy zestaw medyczny, o którym mowa w lit. (a) jest:

(1) zabezpieczony przed pyłem i wilgocią;

(2) przewożony w sposób uniemożliwiający dostęp osób niepowołanych; oraz

(3) utrzymywany w stanie wymaganym na daną chwilę.

CAT.IDE.A.230 Tlen pierwszej pomocy

(a) Samoloty z kabiną ciśnieniową, w których wymagana jest obecność członka personelu pokładowego, użytkowane na wysokości ciśnieniowej powyżej 25 000 stóp, są wyposażane w zapas nierozrzedzonego tlenu dla pasażerów, którzy z powodów fizjologicznych mogliby wymagać podania tlenu w następstwie dekompresji kabiny.

(b) Ilość tlenu, o którym mowa w lit. (a) obliczana jest przy założeniu średniego współczynnika przepływu w wysokości co najmniej 3 litrów/minutę/osobę w warunkach normalnych temperatury i ciśnienia (STPD). Ilość tlenu wystarcza na pozostałą część lotu po dekompresji kabiny przy wysokości kabinowej większej niż 8 000 stóp, ale nieprzekraczającej15 000 stóp, dla co najmniej 2 % przewożonych pasażerów, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dla jednej osoby.

(c) Zapewniona jest dostateczna liczba urządzeń podających tlen, które mogą być użyte przez personel pokładowy, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dwa.

(d) Stosowane wyposażenie tlenowe pierwszej pomocy może wytwarzać dla każdego użytkownika masę przepływu w wysokości co najmniej 4 litrów w normalnych warunkach ciśnienia i temperatury (STPD).

CAT.IDE.A.235 Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową

(a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach ciśnieniowych powyżej 10 000 stóp są wyposażane w dodatkowe wyposażenie tlenowe mogące przechowywać i podawać tlen, zgodnie z tabelą 1.

(b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach ciśnieniowych powyżej 25 000 stóp są wyposażane w:

(1) maski umożliwiające szybkie nałożenie dla członków załogi lotniczej;

(2) dostateczną nadwyżkę podłączeń i masek lub dostateczną ilość przenośnych urządzeń tlenowych z maskami, które są równomiernie rozmieszczone w kabinie pasażerskiej i zapewniają natychmiastową dostępność dla wszystkich wymaganych członków personelu pokładowego.

(3) urządzenie podające tlen, podłączone do terminali tlenowych, natychmiast dostępne dla każdego członka personelu pokładowego, dodatkowego członka załogi oraz każdej osoby niezależnie od miejsca, które zajmuje; oraz

(4) urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie.

(c) W przypadku samolotów z kabiną ciśnieniową, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy po dniu 8 października 1998 roku i które są użytkowane na wysokościach ciśnieniowych powyżej 25 000 stóp lub na wysokościach ciśnieniowych do 25 000 stóp w warunkach, w których nie mogą w ciągu 4 minut bezpiecznie zniżyć się do wysokości 13 000 stóp, indywidualne urządzenia podające tlen, o których mowa w lit. (b) pkt (3) posiadają zdolność automatycznego uruchamiania się.

(d) Całkowita liczba urządzeń podających tlen i podłączeń, o których mowa w lit. (b) pkt (3) i lit. (c) jest większa o co najmniej 10 % od liczby miejsc pasażerskich. Dodatkowe urządzenia są równomiernie rozmieszczone w kabinie pasażerskiej.

(e) Nie naruszając wymagań określonych w lit. (a), wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen członków personelu pokładowego, dodatkowych członków załogi oraz pasażerów w samolotach, które nie są certyfikowane do lotów na wysokościach powyżej 25 000 stóp mogą zostać zredukowane dla całego odcinka lotu, kiedy samolot utrzymuje lot na wysokościach kabinowych odpowiadających wysokościom od 10 000 stóp do 13 000 stóp dla wszystkich wymaganych członków załogi i co najmniej 10 % pasażerów, jeżeli w dowolnym punkcie planowanej trasy lotu samolot może w ciągu 4 minut bezpiecznie osiągnąć kabinową wysokość ciśnieniową 13 000 stóp.

(f) Wymagany minimalny zapas tlenu podany w tabeli 1, wiersz 1 lit. (b) pkt (1) oraz wiersz 2, zapewnia oddychanie podczas zniżania samolotu, ze stałą prędkością opadania z maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej do wysokości 10 000 stóp w ciągu 10 minut i lot na wysokości 10 000 stóp przez następne 20 minut.

(g) Wymagany minimalny zapas tlenu podany w tabeli 1, wiersz 1 lit. (b) pkt (2), zapewnia oddychanie podczas zniżania samolotu, ze stałą prędkością opadania z maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej do wysokości 10 000 stóp w ciągu 10 minut i lot na wysokości 10 000 stóp przez następne 110 minut.

(h) Wymagany minimalny zapas tlenu podany w tabeli 1, wiersz 3, zapewnia oddychanie podczas zniżania samolotu, ze stałą prędkością opadania z maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej do wysokości 15 000 stóp w ciągu 10 minut

Tabela 1: Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w samolotach z kabiną ciśnieniową

Zapas tlenu dla:	Czas trwania lotu i wysokość ciśnieniowa kabiny
1) Osoby zajmujących miejsca w kabinie załogi lotniczej pełniących w niej obowiązki	(a) Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 13 000 stóp. (b) Pozostały czas lotu, kiedy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości, ale w żadnym wypadku nie wynosi mniej niż: (1) 30 minut dla samolotów certyfikowanych do lotów na wysokościach nieprzekraczających 25 000 stóp; oraz (2) 2 godziny dla samolotów certyfikowanych do lotów na wysokościach przekraczających 25 000 stóp;
2) Wymaganych członków personelu pokładowego	(a) Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 13 000 stóp, ale wynosi nie mniej niż 30 minut. (b) Pozostały czas lotu, kiedy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości.
3) 100 % pasażerów *	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym przypadku nie jest mniejsza niż 10 minut.
4) 30 % pasażerów *	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 14 000 stóp, ale nie przekracza 15 000 stóp.
5) 10 % pasażerów *	Pozostały czas lotu, kiedy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 14 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości.

* Liczby pasażerów podane w tabeli 1 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących sie na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

CAT.IDE.A.240 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokościach ciśnieniowych powyżej 10 000 stóp są wyposażane w dodatkowe wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie tlenu, zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1: Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

Zapas tlenu dla:	Czas trwania lotu i wysokość ciśnieniowa kabiny
1) Osób zajmujących miejsca w kabinie załogi pełniących w niej obowiązki oraz członków załogi asystujących w wykonywaniu obowiązków przez załogę lotniczą	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 10 000 stóp.
2) Wymaganych członków personelu pokładowego	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, kiedy wysokość ciśnieniowa jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.
3) Dodatkowych członków załogi oraz 100 % pasażerów *	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp.
4) 10 % pasażerów *	Całkowity czas lotu po 30 minutach, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.

* Liczby pasażerów podane w tabeli 1 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących sie na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

CAT.IDE.A.245 Urządzenia do ochrony dróg oddechowych dla załogi

(a) Wszystkie samoloty z kabiną ciśnieniową oraz samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MCTOM większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 19 są wyposażane w urządzenia do ochrony dróg oddechowych (protective breathing equipment, PBE) osłaniające oczy, nos i usta, zapewniające przez okres nie krótszy niż 15 minut:

(1) tlen dla każdego członka załogi lotniczej pełniącego obowiązki w kabinie załogi lotniczej;

(2) oddychanie tlenem dla każdego wymaganego członka personelu pokładowego przy jego stanowisku pracy; oraz

(3) oddychanie tlenem z przenośnego urządzenia PBE dla jednego członka załogi lotniczej przy jego stanowisku pracy, w przypadku samolotów użytkowanych z załogą lotniczą składającą się z więcej niż jednej osoby i bez członka personelu pokładowego.

(b) Urządzenie PBE przeznaczone dla załogi lotniczej jest instalowane w kabinie załogi i łatwo dostępne do natychmiastowego użycia przez każdego wymaganego członka załogi lotniczej z jego stanowiska pracy.

(c) Urządzenie PBE przeznaczone dla personelu pokładowego jest zainstalowane przy stanowisku pracy każdego wymaganego członka personelu pokładowego.

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

(e) Użycie PBE nie utrudnia użycia środków łączności, o których mowa w CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Gaśnice ręczne

(a) W kabinie załogi lotniczej samolotu znajduje się co najmniej jedna gaśnica ręczna.

(b) W każdej kuchni położonej poza głównym przedziałem pasażerskim znajduje się, lub jest gotowa do natychmiastowego użycia, co najmniej jedna gaśnica ręczna.

(c) W każdym przedziale ładunkowym cargo klasy A lub B lub w przedziale bagażowym oraz w każdym przedziale ładunkowym cargo klasy E, który jest dostępny w czasie lotu dla załogi, znajduje się co najmniej jedna gaśnica.

(d) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach odpowiadają rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

(e) W każdym przedziale pasażerskim w odpowiednio dostępnym miejscu umieszcza się liczbę gaśnic zgodną z tabelą 1, umieszczonych w sposób umożliwiający odpowiedni dostęp w każdym przedziale pasażerskim

Tabela 1: Liczba gaśnic ręcznych

MOPSC	Liczba gaśnic
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6
501 – 600	7
601 lub więcej	8

CAT.IDE.A.255 Topory i łom awaryjny

(a) Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 9 są wyposażane w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczony w kabinie załogi.

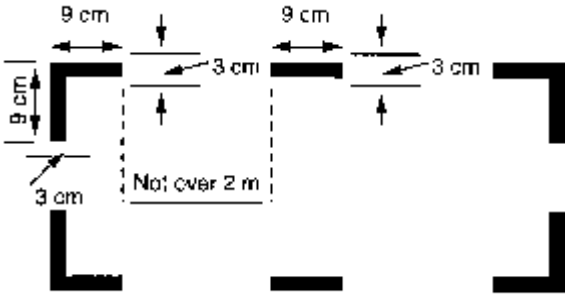
(b) W przypadku samolotów o MOPSC większej niż 200, dodatkowy topór lub łom awaryjny jest umieszczany w najbardziej wysuniętej do tyłu samolotu kuchni lub w jej pobliżu.

(c) Topory i łomy awaryjne rozmieszczone w kabinie pasażerskiej są niewidoczne dla pasażerów.

CAT.IDE.A.260 Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej są oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1: Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



CAT.IDE.A.265 Środki na wypadek ewakuacji

(a) Samoloty wyposażone w wyjścia awaryjne, których progi znajdują się na wysokości ponad 1,83 m (6 stóp) nad ziemią są wyposażane w dostępne przy każdym takim wyjściu urządzenia umożliwiające pasażerom i załodze bezpieczne dosięgnięcie ziemi w razie niebezpieczeństwa.

(b) Nie naruszając wymogu określonego w lit. (a), urządzenia takie nie są wymagane przy wyjściach na skrzydła, jeżeli miejsce wyznaczone na konstrukcji samolotu jako koniec trasy ewakuacyjnej znajduje się na wysokości mniejszej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, gdy samolot stoi na ziemi z wypuszczonym podwoziem i klapami w pozycji do startu lub do lądowania w zależności od tego, która z tych pozycji klap jest bardziej odległa od ziemi.

(c) Samoloty, w których wymagane jest oddzielne wyjście awaryjne dla załogi lotniczej, w których najniższy punkt wyjścia awaryjnego usytuowany jest wyżej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, posiadają urządzenie pomagające w razie niebezpieczeństwa wszystkim członkom załogi lotniczej w bezpiecznym dosięgnięciu ziemi.

(d) Wysokości podane w lit. (a) i lit. (c) mierzy się:

(1) przy wypuszczonym podwoziu; oraz

(2) przy złożonej lub niewypuszczonej jednej goleni podwozia lub większej ich ilości, w przypadku samolotów, dla których świadectwo typu wydano po 31 marca 2000 roku.

CAT.IDE.A.270 Megafony

Samoloty o MOPSC większej niż 60 przewożące co najmniej jednego pasażera, są wyposażone w przenośne i zasilane z baterii megafony, łatwo dostępne do użycia przez członków załogi podczas ewakuacji w następującej liczbie:

(a) Dla każdego pokładu pasażerskiego:

Tabela 1: Liczba megafonów

Konfiguracja miejsc pasażerskich	Liczba megafonów
61 do 99	1
100 lub więcej	2

(b) Dla samolotów z więcej niż jednym pokładem pasażerskim, we wszystkich przypadkach gdy całkowita konfiguracja miejsc pasażerskich jest większa niż 60, wymagany jest co najmniej 1 megafon.

CAT.IDE.A.275 Oświetlenie i oznakowanie awaryjne

(a) Samoloty o MOPSC większej niż 9 są wyposażane w system oświetlenia awaryjnego ułatwiający ewakuację z samolotu, posiadający niezależne źródło zasilania.

(b) W przypadku samolotów o MOPSC większej niż 19, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. (a) obejmuje:

(1) źródła ogólnego oświetlenia kabiny;

(2) wewnętrzne oświetlenie obszarów wyjść awaryjnych z poziomu podłogi;

(3) oświetlone oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia;

(4) w przypadku samolotów, dla których wniosek o świadectwo typu lub jego odpowiednik został złożony przed dniem 1 maja 1972 roku, podczas lotów w nocy wymagane jest zewnętrzne oświetlenie awaryjne wszystkich wyjść awaryjnych na skrzydło oraz wyjść, dla których wymagane są środki pomocnicze przy ich opuszczaniu;

(5) w przypadku samolotów, dla których wniosek o świadectwo typu lub jego odpowiednik został złożony po dniu 30 kwietnia 1972 roku, podczas lotów w nocy wymagane jest zewnętrzne oświetlenie awaryjne wszystkich pasażerskich wyjść awaryjnych; oraz

(6) w przypadku samolotów, dla których świadectwo typu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 31 grudnia 1957 roku, wymagany jest podłogowy system oznakowania awaryjnej trasy ewakuacyjnej w przedziale/przedziałach pasażerskim/pasażerskich.

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

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

(e) Samoloty o MOPSC mniejszej lub równej 9 użytkowane w nocy są wyposażane w źródło ogólnego oświetlenia kabiny ułatwiającego ewakuację z samolotu.

CAT.IDE.A.280 Nadajnik ratunkowy (emergency locator transmitter, ELT)

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

(1) dwa ELT, z których jeden jest automatycznym ELT, w przypadku samolotów, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 roku; lub

(2) jeden automatyczny ELT lub dwa ELT dowolnego typu, w przypadku samolotów, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 roku.

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

(1) jeden automatyczny ELT, w przypadku samolotów, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 roku; lub

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

(c) ELT dowolnego typu umożliwia jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Loty nad obszarami wodnymi

(a) Następujące samoloty są wyposażane w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone:

(1) samoloty lądowe użytkowane nad obszarami wodnymi w odległości większej niż 50 mil morskich od brzegu lub do startów lub lądowań na lotnisku, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą tak, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania; oraz

(2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi.

(b) Każda kamizelka ratunkowa lub równoważny środek pływający są wyposażone w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

(c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi są wyposażane w:

(1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania samolotu na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

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

(d) Samoloty użytkowane nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiedniej do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca:

(1) 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub w odległości większej niż 400 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, dla samolotów mogących kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym nastąpi niesprawność silnika krytycznego; lub

(2) 30 minutom lotu z prędkością przelotową lub w odległości większej niż 100 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, dla wszystkich innych samolotów,

mają na pokładzie wyposażenie określone w lit. (e).

(e) Samoloty spełniające wymagania określone w lit. (d) mają na pokładzie następujące wyposażenie:

(1) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie samolotu, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej oraz, wystarczającej pojemności, aby pomieścić wszystkie osoby przewożone na pokładzie w przypadku utraty jednej tratwy o największej pojemności.

(2) światło ratunkowe do lokalizacji w każdej tratwie;

(3) sprzęt ratunkowy obejmujący środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu; oraz

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

CAT.IDE.A.305 Wyposażenie umożliwiające przetrwanie

(a) Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, są wyposażane w:

(1) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

(2) co najmniej jeden ELT(S); oraz

(3) dodatkowe wyposażenie umożliwiające przetrwanie, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

(b) Dodatkowe wyposażenie ratunkowe, o którym mowa w lit. (a) pkt (3) nie musi być przewożone, jeżeli samolot:

(1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:

(i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym, dla samolotów mogących kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność silnika krytycznego; lub

(ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową dla wszystkich innych samolotów,

lub

(2) pozostaje w odległości od obszarów umożliwiających wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadającej 90 minutom lotu z prędkością

przelotową, w przypadku samolotów certyfikowanych zgodnie ze stosownymi standardami dotyczącymi zdatności do lotu.

CAT.IDE.A.325 Słuchawki nagłowne

(a) Samoloty są wyposażane w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub krtaniowym bądź ich odpowiednikiem dla każdego członka załogi lotniczej na jego miejscu pracy w kabinie załogi lotniczej.

(b) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w przycisk nadawania na urządzeniu ręcznego sterowania położeniem samolotu używanym przez każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.A.330 Wyposażenie łączności radiowej

(a) Samoloty są wyposażane w wyposażenie łączności radiowej zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

(b) Wyposażenie łączności radiowej umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Pulpit sterowania urządzeniami łączności

Samoloty użytkowane według IFR są wyposażane w pulpit sterowania urządzeniami łączności dostępny z każdego stanowiska pracy wymaganego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.A.340 Wyposażenie radiowe w operacjach według VFR na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

Samoloty użytkowane według VFR na trasach, na których nawigacja odbywa się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w sprzęt łączności radiowej, który w normalnych warunkach propagacji radiowej jest niezbędne do zapewnienia:

(a) łączności z właściwymi stacjami naziemnymi;

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

(c) odbioru informacji meteorologicznych.

CAT.IDE.A.345 Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

(a) Samoloty użytkowane według IFR lub VFR na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w sprzęt łączności radiowej i nawigacyjne zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

(b) Wyposażenie łączności radiowej składa sie z co najmniej dwóch niezależnych systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych są niezbędne do zapewnienia łączności z właściwą stacją naziemną z każdego punktu na trasie wraz z odchyleniami od niej.

(c) Nie naruszając wymogu określonego w lit. (b), samoloty użytkowane w operacjach krótkodystansowych w przestrzeni powietrznej Północnego Atlantyku objętej

minimalnymi wymaganiami dotyczącymi charakterystyki nawigacyjnej (NAT MNPS) bez przekraczania Północnego Atlantyku, są wyposażane w co najmniej jeden system komunikacji dalekiego zasięgu, na wypadek opublikowania alternatywnych procedur komunikacji dla danej przestrzeni powietrznej.

(d) W samolotach znajduje się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia, by w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia, pozostałe elementy wyposażenia umożliwiały bezpieczną nawigację zgodnie z planem lotu.

(e) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) są wyposażane w odpowiedni sprzęt zapewniający naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością na każdym lotnisku, na którym planowane jest lądowanie w IMC oraz na każdym wyznaczonym lotnisku zapasowym.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Samoloty są wyposażane we wtórny radar dozorowania (secondary surveillance radar, SSR) informujący o wysokości ciśnieniowej oraz inne możliwości transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

CAT.IDE.A.355 Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi

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

(b) W sytuacji użycia elektronicznych danych nawigacyjnych do aplikacji nawigacyjnej wymaganej w operacji, która na mocy postanowień części Part-SPA podlega zatwierdzeniu, operator wykazuje przed właściwym organem, że stosowany proces i dostarczane dane spełniają standardy spójności możliwe do przyjęcia, jeśli chodzi o zamierzone wykorzystanie tych danych.

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

(d) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmienionych elektronicznych danych nawigacyjnych we wszystkich statkach powietrznych, w których jest to wymagane.

Sekcja 2 — Śmigłowce

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

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

(1) zapasowe bezpieczniki;

(2) niezależne przenośne źródła światła;

(3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;

(4) uchwyt na mapy;

(5) apteczka pierwszej pomocy;

(6) megafony;

(7) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;

(8) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz

(9) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.

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

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

(2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli ulegną awarii lub niesprawności.

(d) Wyposażenie, które ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego członka załogi lotniczej na jego stanowisku, musi być łatwe do obsługi z tego stanowiska. W przypadku gdy pojedyncze urządzenie ma być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi lotniczej, musi być zainstalowane w taki sposób, by było łatwe w obsłudze z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.

(e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez któregokolwiek z członków załogi lotniczej są rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.

(f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

CAT.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku kiedy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub jej brakuje, chyba że:

(a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z MEL operatora; lub

(b) operator uzyskuje od właściwego organu zezwolenie na użytkowanie śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (master minimum equipment list, MMEL).

CAT.IDE.H.115 Światła operacyjne

(a) Śmigłowce użytkowane według VFR w dzień są wyposażane w system świateł antykolizyjnych.

(b) Ponadto, śmigłowce użytkowane w nocy lub według IFR są dodatkowo wyposażane w:

(1) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;

(2) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;

(3) samodzielne przenośne źródła światła dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne z wyznaczonych im stanowisk;

(4) światła nawigacyjne/pozycyjne

(5) dwa światła lądowania, z których co najmniej jedno daje możliwość zmiany ustawienia w locie tak, aby można było oświetlić ziemię przed i pod śmigłowcem, a także ziemię po obu stronach śmigłowca; oraz

(6) światła wymagane zgodne z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

CAT.IDE.H.125 Operacje VFR wykonywane w dzień - przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według VFR w dzień otrzymują następujące wyposażenie, dostępne na stanowisku pilota:

(a) urządzenia mierzące i wyświetlające:

(1) kierunek magnetyczny;

(2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

(3) wysokość ciśnieniową;

(4) prędkość przyrządową;

(5) prędkość pionową;

(6) ślizg;

(b) urządzenia wyświetlające:

(1) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

(2) informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych;

(c) Zawsze kiedy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dostępne są dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

(1) wysokość ciśnieniową;

(2) prędkość przyrządową;

(3) prędkość pionową; oraz

(4) ślizg

(d) w przypadku śmigłowców o MCTOM większej niż 3 175 kg lub wszelkich śmigłowców użytkowanych nad obszarami wodnymi bez widoczności lądu lub przy widzialności poniżej 1 500 m, w urządzenia mierzące i wyświetlające:

(1) położenie przestrzenne; oraz

(2) kurs.

(e) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem dla śmigłowców o MCTOM większej niż 3 175 kg lub MOPSC większej niż 9.

CAT.IDE.H.130 Operacje IFR lub wykonywane w nocy - przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według VFR w nocy lub według IFR wyposaża się w następujące wyposażenie dostępne na stanowisku pilota:

(a) urządzenia mierzące i wyświetlające:

(1) kierunek magnetyczny;

(2) czas w godzinach, minutach i sekundach;

(3) prędkość przyrządową;

(4) prędkość pionową;

(5) ślizg;

(6) położenie przestrzenne; oraz

(7) ustabilizowany kurs.

(b) dwa urządzenia mierzące i wyświetlające wysokość ciśnieniową. W przypadku operacji wykonywanych z jednym pilotem według VFR w nocy, jeden wysokościomierz ciśnieniowy można zastąpić wysokościomierzem radiowym.

(c) urządzenia wyświetlające:

(1) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz

(2) informacje o braku odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych;

(d) Wymagane w lit. (a) pkt (3) i lit. (h) pkt (2) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

(e) urządzenie informujące załogę lotniczą o niesprawności urządzeń wymaganych w lit. (d) w śmigłowcach:

(1) dla których indywidualny CofA wydano w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 roku; lub

(2) dla których indywidualny CofA wydano przed dniem 1 sierpnia 1999 roku i które mają MCTOM większą niż 3 175 kg, a także MOPSC większą niż 9.

(f) rezerwowe urządzenie do pomiaru i wyświetlania położenia przestrzennego; które:

(1) w czasie normalnego użytkowania jest nieprzerwanie zasilane, a po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego zasilane jest ze źródła niezależnego od normalnego systemu zasilania elektrycznego;

(2) działa niezależnie od jakichkolwiek innych systemów wskazywania położenia przestrzennego;

(3) z którego można korzystać z dowolnego stanowiska pilota;

(4) uruchamia się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego;

(5) zapewnia niezawodne kontynuowanie lotu przez minimum 30 minut lub czas wymagany do dolecenia do odpowiedniego zapasowego miejsca lądowania w przypadku operacji w środowisku nieprzyjaznym lub na morzu, po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, z uwzględnieniem innych obciążeń awaryjnego źródła zasilania oraz procedur operacyjnych;

(6) jest odpowiednio oświetlone podczas wszystkich faz operacji; oraz

(7) jest powiązane z urządzeniem alarmującym załogę lotniczą, kiedy jest zasilane z własnego źródła zasilania, w tym zasilania awaryjnego.

(g) Alternatywne źródło ciśnienia statycznego dla urządzeń mierzących wysokość, prędkość lotu oraz prędkość pionową.

(h) Zawsze kiedy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

(1) wysokość ciśnieniową;

(2) prędkość przyrządową;

(3) prędkość pionową;

(4) ślizg;

(5) położenie przestrzenne; oraz

(6) ustabilizowany kurs.

(i) W przypadku operacji IFR, uchwyt na mapy znajduje się w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwym do podświetlenia w czasie operacji nocnych.

CAT.IDE.H.135 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem są wyposażane w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kursu.

CAT.IDE.H.145 Radiowysokościomierze

(a) Śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi są wyposażane w radiowysokościomierz, który może emitować ostrzeżenie dźwiękowe przy zejściu poniżej zadanej wysokości oraz ostrzeżenie wizualne na wysokości wybranej przez pilota, podczas operacji wykonywanych:

(1) bez widoczności terenu;

(2) przy widzialności poniżej 1 500 m;

(3) w nocy; lub

(4) w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

CAT.IDE.H.160 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Śmigłowce o MOPSC większej niż 9 użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, w przypadku gdy aktualne meldunki meteorologiczne wskazują, że na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.

CAT.IDE.H.165 Wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia nocą

(a) Śmigłowce użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.

(b) Stosowane oświetlenie nie powoduje oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie obowiązków przez członków załogi.

CAT.IDE.H.170 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.H.175 System telefonu pokładowego załogi

Śmigłowiec wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi, jeżeli przewozi on członka załogi innego niż członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.H.180 System nagłośnienia kabiny pasażerskiej

(a) Śmigłowce o MOPSC większej niż 9 są wyposażane w system nagłośnienia kabiny pasażerskiej, z następującymi wyjątkami:

(1) w przypadku śmigłowców o MOPSC większej niż 9 i mniejszej niż 20, jeżeli:

(i) śmigłowiec został zaprojektowany bez ścianki oddzielającej pilota od pasażerów; oraz

(ii) operator jest w stanie wykazać, że podczas lotu głos pilota jest słyszalny i zrozumiały ze wszystkich miejsc pasażerskich.

CAT.IDE.H.185 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie

(a) Następujące śmigłowce są wyposażane w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR):

(1) wszystkie śmigłowce o MCTOM większej niż 7 000 kg; oraz

(2) śmigłowce o MCTOM większej niż 3 175 kg, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 1987 roku.

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

(1) ostatnich 2 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (1) i lit. (a) pkt (2), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 roku;

(2) ostatniej godziny, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (1), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 roku, a przed dniem 1 stycznia 2016 roku;

(3) ostatnich 30 minut, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (1), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999 roku; lub

(4) ostatnich 30 minut, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (2), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 roku.

(c) Rejestrator CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:

(1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi przez radio;

(2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;

(3) tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem:

(i) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 roku, dźwięków przekazywanych z mikrofonu każdego członka załogi;

(ii) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999 roku, dźwięków przekazywanych z mikrofonu każdego członka załogi, kiedy to możliwe;

oraz

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

(d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

(e) Oprócz wymogu określonego w lit. (d), w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (2), dla których indywidualny CofA wydano w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 roku:

(1) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

(2) zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny przed lotem i kontynuuje zapis aż do

chwili zakończenia sprawdzania kabiny bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.

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

CAT.IDE.H.190 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

(a) Następujące śmigłowce są wyposażane w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika:

(1) śmigłowce o MCTOM większej niż 3 175 kg, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 roku; oraz

(2) śmigłowce o MCTOM większej niż 7 000 kg lub MOPSC większej niż 9, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 1989 roku, ale przed dniem 1 sierpnia 1999 roku.

(b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia:

(1) toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, działania i konfiguracji śmigłowca oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (1), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 roku;

(2) toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i działania śmigłowca oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 8 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (1), dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 roku; lub

(3) toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników i działania śmigłowca oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 5 godzin, w przypadku śmigłowców, o których mowa w lit. (a) pkt (2).

(c) Dane muszą pochodzić ze śmigłowca ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.

(d) Rejestrator FDR automatycznie rozpoczyna zapis danych zanim śmigłowiec może poruszać się za pomocą własnego napędu oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

(e) FDR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

CAT.IDE.H.195 Zapisy łącza danych

(a) Śmigłowce, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2014 roku, które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza danych i które są objęte wymogiem posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, stosownie do przypadku:

(1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza danych związane z łącznością ATS do i z śmigłowca, w tym komunikaty dotyczące następujących aplikacji:

(i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza danych;

(ii) łączność między kontrolerem a pilotem;

(iii) dozór adresowany;

(iv) informacje o locie;

(v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;

(vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące kontroli operacyjnej statku powietrznego; oraz

(vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;

(2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza danych, które są przechowywane oddzielnie na pokładzie śmigłowca; oraz

(3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

(b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

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

(d) Rejestrator jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

(e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych CVR zawarte w CAT.IDE.H.185 lit. (d) i lit. (e).

CAT.IDE.H.200 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie

Wymogi dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie śmigłowca znajduje się jeden rejestrator zespolony FDR/CVR.

CAT.IDE.H.205 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

(a) Śmigłowce wyposaża się w:

(1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej

(2) siedzenia dla członków personelu pokładowego;

(3) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;

(4) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualny CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 sierpnia 1999 roku, pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia do użycia na każdym siedzeniu pasażerskim dla wszystkich pasażerów w wieku 24 miesięcy i starszych;

(5) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;

(6) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie

gwałtownego zmniejszenia prędkości - na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej; oraz

(7) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego.

(b) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia:

(1) posiada jeden punkt zwalniania;

(2) składa się z dwóch taśm naramiennych oraz pasa, z których można korzystać niezależnie.

CAT.IDE.H.210 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Śmigłowce, w których z siedzenia/siedzeń załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, są wyposażane w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

CAT.IDE.H.220 Apteczki pierwszej pomocy

(a) W śmigłowcu znajduje sie co najmniej jedna apteczka pierwszej pomocy.

(b) Apteczki pierwszej pomocy są:

(1) łatwo dostępne do użytku; oraz

(2) utrzymywane w stanie wymaganym na daną chwilę.

CAT.IDE.H.240 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokościach ciśnieniowych powyżej 10 000 stóp są wyposażane w dodatkowe wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania tlenu, zgodnie z poniższymi tabelami.

Tabela 1: Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w śmigłowcach złożonych z kabiną bez hermetyzacji

Zapas tlenu dla:	Czas trwania lotu i wysokość ciśnieniowa kabiny
1) Osób zajmujących miejsca w kabinie załogi pełniących w niej obowiązki oraz członków załogi asystujących w wykonywaniu obowiązków przez załogę lotniczą	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 10 000 stóp.
2) Wymaganych członków personelu pokładowego	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, kiedy wysokość ciśnieniowa jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13000 stóp.

3) Dodatkowych członków załogi oraz 100 % pasażerów *	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp.
4) 10 % pasażerów *	Całkowity czas lotu po 30 minutach, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.

* Liczby pasażerów podane w tabeli 1 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących sie na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

Tabela 2: Minimalne wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji innych niż śmigłowce złożone

Zapas tlenu dla:	Czas trwania lotu i wysokość ciśnieniowa kabiny
1) Osób zajmujących miejsca w kabinie załogi lotniczej pełniących w niej obowiązki, członków załogi asystujących w wykonywaniu obowiązków przez załogę lotniczą oraz wymaganych członków personelu pokładowego	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, kiedy wysokość ciśnieniowa jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.
2) Dodatkowych członków załogi oraz 100 % pasażerów *	Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp.
3) 10 % pasażerów *	Całkowity czas lotu po 30 minutach, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.

* Liczby pasażerów podane w tabeli 2 dotyczą pasażerów faktycznie znajdujących sie na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

CAT.IDE.H.250 Gaśnice ręczne

(a) W kabinie załogi lotniczej śmigłowca znajduje się co najmniej jedna gaśnica ręczna.

(b) W każdej kuchni położonej poza głównym przedziałem pasażerskim znajduje się, lub jest gotowa do natychmiastowego użycia, co najmniej jedna gaśnica ręczna.

(c) W każdym przedziale ładunkowym cargo, który jest dostępny w czasie lotu dla załogi, znajduje się co najmniej jedna gaśnica.

(d) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach odpowiadają rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

(e) W każdym przedziale pasażerskim śmigłowca w odpowiednio dostępnym miejscu umieszcza się liczbę gaśnic zgodną z tabelą 1.

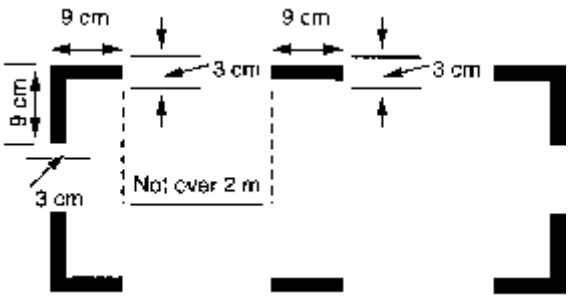
Tabela 1: Liczba gaśnic ręcznych

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

CAT.IDE.H.260 Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej, są oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1: Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



CAT.IDE.H.270 Megafony

Śmigłowce o MOPSC większej niż 19 są wyposażone w jeden przenośny megafon, zasilany z baterii i łatwo dostępny do użycia przez członków załogi podczas ewakuacji.

CAT.IDE.H.275 Oświetlenie i oznakowanie awaryjne

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

(1) posiadający niezależne źródło zasilania system oświetlenia awaryjnego zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca; oraz

(2) oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia widoczne w świetle dziennym i w ciemności.

(b) Śmigłowce posiadają oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia widoczne w świetle dziennym i w ciemności, kiedy są użytkowane.

(1) w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową; lub

(2) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

CAT.IDE.H.280 Nadajnik ratunkowy (ELT)

(a) W śmigłowcu znajduje się co najmniej jeden automatyczny ELT.

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

(c) ELT dowolnego typu umożliwia jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Kamizelki ratunkowe

(a) Śmigłowce są wyposażane w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone, podczas użytkowania:

(1) w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;

(2) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu; lub

(3) w klasie osiągów 2 lub 3, podczas startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu wykonywania operacji lotniczych, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.

(b) Każda kamizelka ratunkowa lub równoważny środek pływający są wyposażone w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

CAT.IDE.H.295 Kombinezony ratunkowe członków załogi

Każdy członek załogi ma na sobie kombinezon ratunkowy podczas wykonywania operacji:

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

(b) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu dłuższej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, w sytuacji gdy dostępne dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż 10°C.

CAT.IDE.H.300 Tratwy ratunkowe, zestawy nadajnika ratunkowego ELT oraz wyposażenie ratunkowe podczas długotrwałych lotów nad obszarami wodnymi

(a) Śmigłowce użytkowane:

(1) w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową; lub

(2) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, są wyposażane w:

(i) w przypadku śmigłowców przewożących mniej niż 12 osób, co najmniej jedną tratwę o pojemności nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie, przechowywaną w sposób ułatwiający jej szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;

(ii) w przypadku śmigłowców przewożących więcej niż 11 osób, co najmniej dwie tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej na zabranie wszystkich osób, które mogą być przewożone na pokładzie, oraz o odpowiedniej przeciążalności umożliwiającej zabranie wszystkich osób znajdujących się na pokładzie śmigłowca, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;

(iii) co najmniej jeden zestaw nadajnika ratunkowego ELT (ELT(S) dla każdej tratwy ratunkowej; oraz

(iv) wyposażenie ratownicze obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

CAT.IDE.H.305 Wyposażenie ratunkowe

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, są wyposażane w:

(a) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

(b) co najmniej jeden ELT(S); oraz

(c) dodatkowe wyposażenie umożliwiające przetrwanie, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

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

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

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

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

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

(d) Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, a także urządzenia służące do ich otwierania są oznaczone w sposób widoczny, w celu zapewnienia osobom na pokładzie odniesień wzrokowych w świetle dziennym i w ciemności. Oznaczenia te są projektowane w taki sposób, by pozostawały widoczne po kapotowaniu śmigłowca i zanurzeniu kabiny pod wodę.

(e) Wszystkie drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania posiadają urządzenia zabezpieczające je w pozycji otwartej w taki sposób, że nie przeszkadzają osobom znajdującym sie na pokładzie w wyjściu przy każdych warunkach na morzu, aż do maksymalnych warunków ocenianych na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.

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

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

CAT.IDE.H.315 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi — wyposażenie różne

Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi są wyposażane w:

(a) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowca na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

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

CAT.IDE.H.320 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie

(a) Śmigłowiec jest projektowany do lądowania na wodzie lub certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli jest użytkowany w klasie osiągów 1 lub 2 w locie nad obszarem wodnym w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.

(b) Śmigłowiec jest projektowany do lądowania na wodzie lub certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu, lub wyposażony w ratunkowe wyposażenie ratunkowe, jeżeli jest użytkowany:

(1) w klasie osiągów 1 lub 2 w locie nad obszarem wodnym w przyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;

(2) w klasie osiągów 2, podczas wykonywania startu i lądowania nad wodą, z wyjątkiem operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS), podczas których, w celu minimalizacji czasu zagrożenia, lądowanie lub start na lądowisku HEMS położonym na obszarze gęsto zaludnionym jest wykonywane nad wodą; lub

(3) w klasie osiągów 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu dłuższej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.

CAT.IDE.H.325 Słuchawki nagłowne

Zawsze kiedy wymagany jest system łączności radiowej lub radionawigacji, śmigłowiec jest wyposażany w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałąkowym lub inne odpowiadające im urządzenie oraz przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

CAT.IDE.H.330 Wyposażenie łączności radiowej

(a) Śmigłowiec jest wyposażany w sprzęt łączności radiowej zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

(b) Wyposażenie łączności radiowej umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Pulpit sterowania urządzeniami łączności

Śmigłowce użytkowane według IFR są wyposażane w pulpit sterowania urządzeniami łączności dostępny z każdego stanowiska pracy wymaganego członka załogi lotniczej.

CAT.IDE.H.340 Wyposażenie radiowe w operacjach według VFR na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

Śmigłowce użytkowane według VFR na trasach, na których nawigacja odbywa się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w sprzęt łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej jest niezbędne do zapewnienia:

(a) łączności z właściwymi stacjami naziemnymi;

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

(c) odbioru informacji meteorologicznych.

CAT.IDE.H.345 Wyposażenie łączności i nawigacyjne w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

(a) Śmigłowce użytkowane według IFR lub VFR na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w sprzęt łączności radiowej i nawigacyjne zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

(b) Wyposażenie łączności radiowej składa się z co najmniej dwóch niezależnych systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych są niezbędne do zapewnienia łączności z właściwą stacją naziemną z każdego punktu na trasie wraz z odchyleniami od niej.

(c) W śmigłowcach znajduje się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia możliwości bezpiecznej nawigacji zgodnie z planem lotu przez pozostałe elementy wyposażenia przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia.

(d) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) są wyposażane w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z

którego można wykonać lądowanie z widocznością na każdym lotnisku, na którym planowane jest lądowanie w IMC oraz na każdym wyznaczonym lotnisku zapasowym.

CAT.IDE.H.350 Transponder

Śmigłowce są wyposażane we wtórny radar dozorowania (secondary surveillance radar, SSR) informujący o wysokości ciśnieniowej oraz inne możliwości transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

ZAŁĄCZNIK V

Część Part-SPA

Podczęść A — Wymogi ogólne

SPA.GEN.100 Właściwy organ

(a) Organem właściwym dla wydawania zatwierdzeń szczególnych jest:

(1) w przypadku operatora komercyjnego, organ z państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności; oraz

(2) w przypadku operatora niekomercyjnego, organ państwa, w którym dany operator został utworzony lub ma siedzibę.

(b) Nie naruszając postanowień lit. (a) pkt (2), w przypadku operatora niekomercyjnego użytkującego statki powietrzne zarejestrowane w kraju trzecim, odpowiednie wymagania określone w niniejszej części dla zatwierdzania poniższych operacji nie mają zastosowania, jeżeli zatwierdzenia te zostały wydane przez państwo rejestracji:

(1) Nawigacja oparta na osiągach (PBN);

(2) Minimalne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej (MNPS);

(3) Przestrzeń powietrzna ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM).

SPA.GEN.105 Wnioskowanie o wydanie zatwierdzenia szczególnego

(a) Operator wnioskujący o wstępne wydanie zatwierdzenia szczególnego przedstawia właściwemu organowi dokumentację wymaganą przepisami stosownej podczęści wraz z następującymi informacjami:

(1) nazwa, adres i adres pocztowy wnioskodawcy; oraz

(2) opis zamierzonej operacji.

(b) Operator dokumentuje właściwemu organowi:

(1) zgodność z wymaganiami stosownej podczęści; oraz

(2) uwzględnienie odpowiednich elementów określonych w danych dotyczących zdatności operacyjnej ustanowionych zgodnie z częścią Part-21.

(c) Operator zachowuje dokumenty dotyczące wymagań określonych w lit. (a) i lit. (b) co najmniej przez czas trwania operacji wymagającej zatwierdzenia szczególnego lub, w stosownym przypadku, zgodnie z wymaganiami części Part-ORO.

SPA.GEN.110 Przywileje operatora posiadającego zatwierdzenie szczególne

Zakres zatwierdzanej działalności, na której prowadzenie operator uzyskał pozwolenie, jest dokumentowany i określany:

(a) w przypadku posiadaczy certyfikatu operatora lotniczego (AOC), w specyfikacjach operacyjnych do AOC; oraz

(b) w przypadku pozostałych operatorów, w wykazie zatwierdzeń szczególnych.

SPA.GEN.115 Zmiany zatwierdzenia szczególnego

W przypadku wystąpienia zmian mających wpływ na warunki zatwierdzenia szczególnego, operator przedstawia właściwemu organowi odpowiednią dokumentację i uzyskuje zgodę na wykonywanie operacji przed jej rozpoczęciem.

SPA.GEN.120 Ciągłość ważności zatwierdzenia szczególnego

Zatwierdzenie szczególne jest wydawane na czas nieokreślony i zachowuje ważność pod warunkiem przestrzegania przez operatora wymagań dotyczących tego zatwierdzenia oraz przy uwzględnieniu odpowiednich elementów określonych w danych dotyczących zdatności operacyjnej ustanowionych zgodnie z częścią Part-21.

Podczęść B — Operacje z nawigacją opartą na osiągach (PBN)

SPA.PBN.100 PBN Operacje

Statek powietrzny jest użytkowany w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, na trasach lub zgodnie z procedurami, gdzie ustanowiono specyfikacje dotyczące nawigacji opartej na osiągach (PBN), tylko jeżeli właściwy organ zatwierdził wykonywanie takich operacji przez danego operatora. Dla operacji wykonywanych w przestrzeni powietrznej w ramach nawigacji obszarowej 5 (RNAV5 (podstawowy nawigacja obszarowa, B-RNAV)) nie są wymagane zatwierdzenia szczególne.

SPA.PBN.105 Zatwierdzenie wykonywania operacji PBN

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie wykonywania operacji PBN, operator dokumentuje, że:

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

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

(c) ustanowił procedury operacyjne określające:

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

  (2) wymagania dotyczące składu i praktyki załogi lotniczej;

  (3) procedury normalne;

  (4) procedury awaryjne;

  (5) monitorowanie i zgłaszanie incydentów; oraz

  (6) zarządzanie elektronicznymi danymi nawigacyjnymi.

Podczęść C — Operacje z określonymi minimalnymi wymaganiami dotyczącymi charakterystyki nawigacyjnej (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operacje MNPS

Statek powietrzny użytkuje się w przestrzeni powietrznej z zachowaniem minimalnych wymagań dotyczących charakterystyki nawigacyjnej (MNPS) wyznaczonych zgodnie z Regionalnymi procedurami uzupełniającymi, tam gdzie ustanowiono MNPS, tylko jeżeli właściwy organ zatwierdził wykonywanie takich operacji przez danego operatora.

SPA.MNPS.105 Zatwierdzenie wykonywania operacji MNPS

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie wykonywania operacji MNPS, operator dokumentuje, że:

(a) jego wyposażenie nawigacyjne pracuje zgodnie z wymaganiami;

(b) wyświetlacze, wskaźniki i urządzenia sterujące są widoczne dla dowolnego pilota znajdującego się na swoim stanowisku pracy;

(c) ustanowił program szkolenia członków załóg lotniczych uczestniczących w tych operacjach; oraz

(d) ustanowił procedury operacyjne określające:

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

(2) wymagania dotyczące składu i praktyki załogi lotniczej;

(3) procedury normalne;

(4) procedury awaryjne, w tym procedury określone przez organ odpowiedzialny za daną przestrzeń powietrzną; oraz

(5) monitorowanie i zgłaszanie incydentów.

Podczęść D — Operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operacje RVSM

Statek powietrzny użytkuje się w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, w której między poziomem lotu (flight level, FL) 290 a FL 410 włącznie obowiązuje zredukowane minimum separacji pionowej wynoszące 300 m (1000 stóp), tylko jeżeli właściwy organ zatwierdził wykonywanie takich operacji przez danego operatora.

SPA.RVSM.105 Zatwierdzenie wykonywania operacji RVSM

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie wykonywania operacji RVSM, operator dokumentuje, że:

(a) uzyskał zatwierdzenie zdatności do lotu RVSM;

(b) ustanowił procedury monitorowania i zgłaszania błędów w utrzymywaniu wysokości;

(c) ustanowił program szkolenia członków załóg lotniczych uczestniczących w tych operacjach; oraz

(d) ustanowił procedury operacyjne określające:

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

(2) wymagania dotyczące składu i praktyki załogi lotniczej;

(3) planowanie lotu;

(4) procedury przed lotem;

(5) procedury przed wejściem w przestrzeń powietrzną RVSM;

(6) procedury w locie;

(7) procedury po zakończeniu lotu;

(8) zgłaszanie incydentów; oraz

(9) określone regionalne procedury operacyjne.

SPA.RVSM.110 Wymagania dotyczące wyposażenia RVSM

Statek powietrzny użytkowany w przestrzeni powietrznej RVSM jest wyposażony w:

(a) dwa niezależne systemy pomiaru wysokości bezwzględnej;

(b) system ostrzegania o wysokości bezwzględnej lotu;

(c) system automatycznej kontroli wysokości bezwzględnej; oraz

(d) transponder wtórnego radaru dozorowania (SSR) informujący o wysokości bezwzględnej, który można podłączyć do użytkowanego systemu pomiaru wysokości bezwzględnej w celu kontroli tej wysokości.

SPA.RVSM.115 Błędy w utrzymywaniu wysokości w RVSM

(a) Operator zgłasza zarejestrowane lub zakomunikowane błędy w utrzymywaniu wysokości spowodowane wadliwym działaniem wyposażenia statku powietrznego lub przyczynami natury operacyjnej, równe lub większe niż:

(1) całkowity błąd pionowy (total vertical error, TVE) ±90 m (±300 stóp);

(2) błąd systemu pomiaru wysokości (altimetry system error, ASE) ±75 m (±245 stóp); oraz

(3) odchylenie od wyznaczonej wysokości bezwzględnej (assigned altitude deviation, AAD) ±90 m (±300 stóp).

(b) Zgłoszenia takich zdarzeń są wysyłane do właściwego organu w terminie do 72 godzin. Zgłoszenia obejmują wstępną analizę czynników sprawczych oraz opis działań podjętych w celu zapobieżenia ponownemu wystąpieniu zgłaszanych zdarzeń.

(c) W przypadku zarejestrowania lub odebrania informacji o błędach w utrzymywaniu wysokości, operator podejmuje niezwłoczne działania w celu usunięcia przyczyn tych błędów i na żądanie właściwego organu przedstawia sprawozdania kontrolne.

Podczęść E — Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)

SPA.LVO.100 Operacje przy ograniczonej widzialności

Operator wykonuje następujące operacje przy ograniczonej widzialności (low visibility operations, LVO), tylko jeżeli uzyskał zatwierdzenie właściwego organu:

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

(b) operacje poniżej standardu w kategorii I (lower than Standard Category I, LTS CAT I);

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

(d) operacje poza standardem w kategorii II (lower than Standard Category I, OTS CAT II);

(e) operacje w standardzie kategorii III (CAT III); oraz

(f) operacje podejścia z wykorzystaniem systemów polepszających widzenie (enhanced vision system, EVS), dla których stosuje się zwiększenie minimów RVR.

SPA.LVO.105 Zatwierdzenie operacji LVO

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie wykonywania operacji LVO, operator dokumentuje zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszej podczęści.

SPA.LVO.110 Ogólne wymagania operacyjne

(a) Operator wykonuje operacje LTS CAT I, tylko jeżeli:

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

(2) podejście wykonywane jest:

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

(ii) z użyciem zatwierdzonego systemu lądowania z prowadzeniem typu Head-Up (head-up display landing system, HUDLS) do przynajmniej 150 stóp powyżej progu.

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

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

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

(3) DH określa się przy użyciu radiowysokościomierza; oraz

(4) załoga lotnicza składa się z co najmniej dwóch pilotów.

(c) Operator wykonuje podejścia z użyciem EVS, tylko jeżeli:

(1) EVS posiada certyfikat; oraz

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

(d) Wszystkie wywołania wysokości poniżej 200 stóp nad progiem lotniska są ustalane przy użyciu radiowysokościomierza.

SPA.LVO.115 Wymagania związane z lotniskami

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

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

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

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

SPA.LVO.120 Szkolenia i kwalifikacje załogi lotniczej

Operator dopilnowuje, by przed wykonywaniem operacji LVO:

(a) każdy członek załogi lotniczej:

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

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

(b) szkolenie i sprawdziany były przeprowadzane zgodnie z ze szczegółowym programem.

SPA.LVO.125 Procedury operacyjne

(a) Operator ustanawia procedury i instrukcje do stosowania w operacjach LVO. Procedury i instrukcje są włączane do instrukcji operacyjnej lub instrukcji procedur i obejmują obowiązki członków załogi lotniczej podczas kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia, stosownie do przypadku.

(b) Przed przystąpieniem do wykonywania operacji LVO, pilot dowódca/dowódca upewnia się, że:

(1) status wyposażenia wizualnego i instrumentalnego jest odpowiedni;

(2) obowiązują odpowiednie procedury LVP według informacji uzyskanej od służb ruchu lotniczego (ATS); oraz

(3) członkowie załogi lotniczej posiadają odpowiednie kwalifikacje.

SPA.LVO.130 Wyposażenie minimalne

(a) Operator umieszcza w instrukcji operacyjnej wykaz wyposażenia minimalnego, które zgodnie z instrukcją AFM lub innym zatwierdzonym dokumentem znajdującym się w instrukcji operacyjnej lub instrukcji procedur, musi być sprawne przed przystąpieniem do wykonywania operacji LVO.

(b) Pilot dowódca/dowódca dopilnowuje, że stan statku powietrznego i jego odpowiednich systemów pokładowych jest właściwy dla podejmowanej operacji.

Podczęść F — Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

W komercyjnym transporcie lotniczym, samoloty dwusilnikowe użytkuje się poza odległością graniczną ustaloną zgodnie z CAT.OP.MPA.140, tylko jeżeli operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie operacji ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Zatwierdzenie operacji ETOPS

Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie wykonywania operacji ETOPS, operator dokumentuje, że:

(a) dana kombinacja samolot/silnik posiada projekt typu dla operacji ETOPS oraz zatwierdzenie niezawodności dla planowanej operacji;

(b) ustanowiono program szkolenia członków załóg lotniczych i pozostałego personelu operacyjnego uczestniczących w tych operacjach, a członkowie załóg lotniczych i pozostałego personelu operacyjnego uczestniczących w tych operacjach są odpowiednio wykwalifikowani do wykonania zamierzonej operacji;

(c) struktura organizacyjna i doświadczenie operatora są odpowiednie do wsparcia zamierzonej operacji; oraz

(d) ustanowiono procedury operacyjne.

SPA.ETOPS.110 Lotnisko zapasowe na trasie ETOPS

(a) Lotnisko zapasowe na trasie ETOPS uznaje się za odpowiednie, jeżeli w przewidywanym czasie użycia jest ono dostępne i wyposażone w niezbędne usługi pomocnicze, takie jak ATS, wystarczające oświetlenie, środki łączności, prognozy meteorologiczne, pomoce nawigacyjne i służby ratunkowe oraz posiada co najmniej jedną procedurę podejścia według wskazań przyrządów.

(b) Przed przystąpieniem do lotu ETOPS operator dopilnowuje, by odpowiednie lotnisko zapasowe na trasie ETOPS było dostępne w czasie zatwierdzonego czasu dolotu do lotniska zapasowego na trasie lub w czasie dolotu opartym na stanie zdatności samolotu ustalonym na podstawie wykazu wyposażenia minimalnego, w zależności od tego, który z tych czasów jest krótszy.

SPA.ETOPS.115 Minima planowania dla lotniska zapasowego na trasie w operacjach ETOPS

(a) Operator wybiera lotnisko na lotnisko zapasowe na trasie ETOPS, tylko jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, lub dowolne ich połączenie, wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się w spodziewanym czasie lądowania i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania, warunki meteorologiczne na tym lotnisku będą spełniały lub przewyższały minima dla planowania obliczone z uwzględnieniem dodatkowych limitów określonych w tabeli 1.

(b) Metoda stosowana do ustalania minimów planowania dla lotniska zapasowego na trasie ETOPS jest włączana przez operatora do instrukcji operacyjnej.

Tabela 1: Minima planowania dla lotniska zapasowego na trasie w operacjach ETOPS

Rodzaj podejścia	Minima planowania
Podejście precyzyjne	DA/H + 200 stóp RVR/VIS + 800 m *
Podejście nieprecyzyjne lub Podejście z kręgu	MDA/H + 400 stóp * RVR/VIS + 1500 m

*: VIS: widzialność; MDA/H: minimalna bezwzględna/względna wysokość zniżania

Podczęść G — Transport materiałów niebezpiecznych

SPA.DG.100 Transport materiałów niebezpiecznych

Z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w częściach Part-NCO, Part-NCC, Part-CAT i Part-SPO, operator przewozi materiały niebezpieczne drogą powietrzną, tylko jeżeli uzyska od właściwego organu zatwierdzenie takich operacji.

SPA.DG.105 Zatwierdzenie transportu materiałów niebezpiecznych

Aby uzyskać zatwierdzenie dla transportu materiałów niebezpiecznych, operator, zgodnie z instrukcjami technicznymi:

(a) ustanawia i utrzymuje program szkolenia całego personelu zaangażowanego w takie operacje i wykazuje przed właściwym organem, że wszystkich członków personelu odpowiednio przeszkolono;

(b) ustanawia procedury operacyjne zapewniające bezpieczne obchodzenie się z materiałami niebezpiecznymi na wszystkich etapach transportu lotniczego, zawierające informacje i instrukcje dotyczące:

(1) polityki operatora w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych;

(2) wymagań dotyczących przyjmowania, obchodzenia się, załadunku, przechowywania i segregacji materiałów niebezpiecznych;

(3) czynności podejmowanych w przypadku wypadku lub incydentu z udziałem statku powietrznego podczas przewożenia materiałów niebezpiecznych;

(4) sposoby reagowania na sytuacje awaryjne z udziałem materiałów niebezpiecznych;

(5) usuwania wszelkich możliwych skażeń;

(6) obowiązków całego zaangażowanego personelu, zwłaszcza w zakresie obsługi naziemnej i obsługi statku powietrznego;

(7) kontroli uszkodzeń, wycieków lub skażeń; oraz

(8) zgłaszania wypadków i incydentów z udziałem materiałów niebezpiecznych.

SPA.DG.105 Informacje i dokumenty dotyczące materiałów niebezpiecznych

Operator, zgodnie z instrukcjami technicznymi:

(a) przedstawia pilotowi dowódcy/pilotowi pisemne informacje:

(1) o materiałach niebezpiecznych, które mają być przewożone na pokładzie statku powietrznego;

(2) do użycia podczas reagowania na sytuacje awaryjne podczas lotu;

(b) korzysta z odpowiedniej listy kontrolnej przyjęcia;

(c) dopilnowuje, by materiałom niebezpiecznym towarzyszyła wymagana dokumentacja wypełniona przez osobę oddającą materiały niebezpieczne do transportu lotniczego, z

wyjątkiem sytuacji gdy informacje dotyczące danych materiałów niebezpiecznych są dostępne w formie elektronicznej;

(d) dopilnowuje, by w przypadku gdy dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych ma formę pisemną, jego kopia została zachowana na ziemi w łatwo dostępnym miejscu aż do momentu dotarcia materiałów niebezpiecznych do ostatecznego miejsca przeznaczenia;

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

(f) zachowuje listę kontrolną przyjęcia, dokument przewozowy oraz informacje przekazane pilotowi dowódcy/dowódcy przez co najmniej 3 miesiące po zakończeniu lotu; oraz

(g) zachowuje rejestry szkoleń wszystkich członków personelu przez co najmniej 3 lata.

Podczęść H — Operacje śmigłowcowe z użyciem systemu noktowizyjnego

SPA.NVIS.100 Operacje z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)

(a) Śmigłowce użytkuje się w lotach według VFR w nocy przy użyciu NVIS, tylko jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

(b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator:

(1) wykonuje operacje w komercyjnym transporcie lotniczym (CAT) i posiada CAT AOC zgodnie z częścią Part-ORO;

(2) wykazuje przed właściwym organem:

(i) zgodność ze stosownymi wymaganiami zawartymi w niniejszej podczęści; oraz

(ii) udaną integrację wszystkich elementów NVIS.

SPA.NVIS.110 Wymagania dotyczące wyposażenia do operacji NVIS

(a) Przed rozpoczęciem wykonywania operacji NVIS, każdy śmigłowiec i towarzyszące mu wyposażenie NVIS posiadają odpowiednie zatwierdzenia zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

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

(c) *Oświetlenie statku powietrznego kompatybilne z NVIS*. Z myślą o zredukowaniu sygnałów z widzenia peryferyjnego oraz zapewnieniu zwiększonej orientacji przestrzennej, śmigłowiec wyposaża się w:

(1) oświetlenie panelu przyrządów kompatybilne z NVIS, które może oświetlać wszystkie niezbędne przyrządy pokładowe;

(2) światła użytkowe kompatybilne z NVIS;

(3) przenośną latarkę kompatybilną z NVIS; oraz

(4) możliwość usunięcia lub wygaszenia wewnętrznego oświetlenia niekompatybilnego z NVIS.

(d) *Dodatkowe wyposażenie NVIS*. Zapewnia się następujące wyposażenie dodatkowe NVIS:

(1) zapasowe lub dodatkowe źródło zasilania dla gogli noktowizyjnych (NVG); oraz

(2) hełm z zamocowanymi odpowiednimi NVG.

(e) Wszystkie NVG wymagane podczas lotu NVIS są tego samego typu, generacji i modelu.

(f) *Ciągła zdatność do lotu*

(1) Procedury zapewniania ciągłej zdatności do lotu zawierają informacje niezbędne do bieżącej obsługi technicznej i kontroli wyposażenia NVIS zainstalowanego w śmigłowcu, dotyczące co najmniej:

(i) przednich szyb i elementów przezroczystych śmigłowca;

(ii) oświetlenia NVIS;

(iii) NVG; oraz

(iv) wszelkiego dodatkowego wyposażenia pomocnego w operacjach NVIS.

(2) Wszelkie późniejsze zmiany i obsługa techniczna statku powietrznego są zgodne z zatwierdzeniem zdatności do lotu wydanym dla NVIS.

SPA.NVIS.120 Minima operacyjne NVIS

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

(b) Operator ustanawia minimalną wysokość przejścia, od której można kontynuować zmianę z/do lotu wspomaganego.

SPA.NVIS.130 Wymagania dotyczące załogi w operacjach NVIS

(a) *Dobór*. Operator ustanawia kryteria doboru członków załóg do zadań NVIS.

(b) *Doświadczenie*. Minimalne wymagane doświadczenie dowódcy wynosi nie mniej niż 20 godzin lotu VFR w nocy w charakterze pilota dowódcy/dowódcy śmigłowca przed rozpoczęciem szkolenia.

(c) *Szkolenie operacyjne*. Wszyscy piloci przechodzą szkolenie operacyjne zgodne z procedurami NVIS zawartymi w instrukcji operacyjnej.

(d) *Bieżąca praktyka*. Wszyscy piloci i członkowie personelu technicznego w operacjach NVIS mają ukończone trzy loty NVIS w okresie ostatnich 90 dni. Bieżąca praktyka może zostać odnowiona podczas lotu szkoleniowego na śmigłowcu lub w zatwierdzonym FFS, który to lot zawiera elementy podane w lit. (f) pkt (1).

(e) *Skład załogi*. Minimalna liczebność załogi jest wyższą z liczb określonych:

(1) w instrukcji AFM;

(2) dla danego typu działalności; lub

(3) w zatwierdzeniu dla wykonywania operacji NVIS.

(f) *Szkolenie załogi i sprawdziany*

(1) Szkolenie i sprawdziany przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym programem zatwierdzonym przez właściwy organ i zawartym w instrukcji operacyjnej.

(2) Członkowie załogi

(i) Programy szkolenia załóg mają na celu: pogłębienie wiedzy o wyposażeniu i środowisku pracy podczas lotów NVIS, poprawienie koordynacji działań załogi, a także zawierają elementy mające minimalizować ryzyko towarzyszące wejściu w warunki niskiej widzialności oraz normalne i awaryjne procedury NVIS.

(ii) Elementy, o których mowa w lit. (f) pkt (2)(i) są oceniane podczas:

(A) przeprowadzanych w nocy sprawdzianów biegłości; oraz

(B) sprawdzianów w lotach liniowych.

SPA.NVIS.140 Informacje i dokumentacja

Operator zapewnia, w ramach obowiązującego u siebie procesu analizy i zarządzania ryzykiem, minimalizację ryzyka towarzyszącego działaniom w środowisku NVIS przez określenie w instrukcji operacyjnej: doboru, składu i szkolenia załóg, poziomu wyposażenia i kryteriów dopuszczenia do lotu, a także procedur operacyjnych i minimów w sposób zapewniający odpowiednie opisanie i zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nadzwyczajnych.

Podczęść I — Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym

SPA.HHO.100 Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)

(a) Śmigłowce są użytkowane w komercyjnym transporcie lotniczym do celów operacji z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym, tylko jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

(b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator:

(1) wykonuje operacje w komercyjnym transporcie lotniczym (CAT) i posiada CAT AOC zgodnie z częścią Part-ORO; oraz

(2) wykazuje przed właściwym organem zgodność z wymaganiami zawartymi w niniejszej podczęści.

SPA.HHO.110 Wymagania dotyczące wyposażenia HHO

(a) Całe wyposażenie HHO, w tym wyposażenie łączności radiowej, zainstalowane w celu spełnienia wymagań określonych w SPA.HHO.115, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje, posiadają zatwierdzenie zdatności do lotu odpowiednie do wykonywanych przez siebie funkcji. Wyposażenie pomocnicze jest zaprojektowane i przetestowane w odpowiednim standardzie wymaganym przez właściwy organ.

(b) Instrukcje obsługi technicznej dotyczące wyposażenia i systemów HHO są ustanawiane przez operatora w porozumieniu z producentem i włączane do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej śmigłowca zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003.

SPA.HHO.115 Łączność w operacjach HHO

Z organizacją, dla której wykonywana jest operacja HHO, ustanawiana jest dwustronna łączność radiowa oraz, o ile to możliwe, łączność z personelem naziemnym na miejscu wykonywania operacji HHO w przypadku:

(a) operacji morskich wykonywanych w dzień i w nocy; oraz

(b) operacji wykonywanych nad lądem w nocy, z wyjątkiem operacji HHO wykonywanych na miejscu wykonywania lotów przez śmigłowcowe służby ratownictwa medycznego (HEMS).

SPA.HHO.125 Wymagania dotyczące osiągów w operacjach HHO

Z wyjątkiem operacji HHO prowadzonych w miejscu operowania HEMS, śmigłowiec użytkowany w locie HHO może przetrwać niesprawności silnika krytycznego przy utrzymaniu mocy pozostałych silników w odpowiednich zakresach, bez ryzyka dla podwieszonej osoby/osób, podwieszonego ładunku, osób trzecich lub mienia.

SPA.HHO.130 Wymagania dotyczące załogi w operacjach HHO

(a) *Dobór*. Operator ustanawia kryteria doboru członków załóg lotniczych do zadań HHO biorąc pod uwagę ich dotychczasowe doświadczenie.

(b) *Doświadczenie*. Minimalne wymagane doświadczenie dowódcy prowadzącego loty HHO wynosi nie mniej niż:

(1) Loty nad morzem:

(i) 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy śmigłowców, lub 1 000 godzin w charakterze drugiego pilota w lotach HHO, z czego 200 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem; oraz

(ii) 50 cykli obsługi wyciągarki wykonanych nad morzem, z czego 20 cykli w nocy, jeżeli prowadzone są operacje nocne, gdzie cykl obsługi wyciągarki oznacza jedno opuszczenie i podciągnięcie zaczepu wyciągarki.

(2) Nad lądem:

(i) 500 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy śmigłowców, lub 500 godzin w charakterze drugiego pilota w lotach HHO, z czego 100 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem;

(ii) 200 godzin praktyki operacyjnej na śmigłowcach w warunkach panujących w środowisku zbliżonym do środowiska, w którym ma być wykonywana dana operacja; oraz

(iii) 50 cykli obsługi wyciągarki, z czego 20 cykli w nocy, jeżeli prowadzone są operacje nocne.

(c) *Szkolenie i doświadczenie*. Ukończenie, z wynikiem pozytywnym, szkolenia zgodnego z procedurami HHO zawartymi w instrukcji operacyjnej oraz odpowiednie doświadczenie w roli i środowisku, w których wykonywane są operacje HHO.

(d) *Bieżąca praktyka*. Wszyscy piloci i członkowie personelu technicznego w operacjach HHO mają ukończone w okresie ostatnich 90 dni:

(1) w przypadku operacji wykonywanych w dzień: dowolną kombinację trzech dziennych lub nocnych cykli obsługi wyciągarki, z których każdy obejmuje przejście do i z zawisu; oraz

(2) w przypadku operacji wykonywanych w nocy: trzy nocne cykle obsługi wyciągarki, z których każdy obejmuje przejście do i z zawisu.

(e) *Skład załogi*. Minimalny skład załogi w operacjach wykonywanych w dzień lub w nocy określa się w instrukcji operacyjnej. Minimalny skład załogi jest uzależniony od typu śmigłowca, warunków pogodowych, rodzaju zadania oraz, dodatkowo dla operacji morskich, środowiska wykonywania operacji HHO, stanu morza oraz ruchów jednostki pływającej. W żadnym przypadku minimalny skład załogi nie jest mniejszy niż jeden pilot i jeden członek załogi HHO.

(f) *Szkolenie i sprawdziany*

(1) Szkolenie i sprawdziany przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym programem zatwierdzonym przez właściwy organ i zawartym w instrukcji operacyjnej.

(2) Członkowie załogi

(i) Programy szkolenia załóg mają na celu: pogłębienie wiedzy o wyposażeniu i środowisku pracy w operacjach HHO, poprawę koordynacji działań załogi, a także zawierają elementy mające minimalizować ryzyko towarzyszące normalnym i awaryjnym procedurom HHO i wyładowaniom statycznym.

(ii) Elementy, o których mowa w lit. (f) pkt (2)(i) ocenia się podczas sprawdzianów biegłości przeprowadzanych w dzień w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) lub podczas sprawdzianów biegłości przeprowadzanych w nocy w warunkach VMC, jeżeli operator wykonuje nocne operacje HHO.

SPA.HHO.135 Odprawa dla pasażerów w operacjach HHO

Przed każdym lotem lub serią lotów HHO, pasażerowie są informowani i uświadamiani w zakresie zagrożeń spowodowanych wyładowaniami elektrostatycznymi i innych zagadnień właściwych dla lotów HHO.

SPA.HHO.140 Informacje i dokumentacja

(a) Operator zapewnia, w ramach obowiązującego u siebie procesu analizy i zarządzania ryzykiem, minimalizację ryzyka towarzyszącego działaniom w warunkach HHO przez określenie w instrukcji operacyjnej: doboru, składu i szkolenia załóg, poziomu wyposażenia i kryteriów dopuszczenia do lotu, a także procedur operacyjnych i minimów, w sposób zapewniający odpowiednie opisanie i zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nadzwyczajnych.

(b) Odpowiednie wyciągi z instrukcji operacyjnej są dostępne dla organizacji, dla której wykonywana jest operacja HHO.

Podczęść J — Operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego

SPA.HEMS.100 Operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS)

(a) Śmigłowce są użytkowane do celów operacji HEMS, tylko jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

(b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator:

(1) wykonuje operacje w komercyjnym transporcie lotniczym (CAT) i posiada CAT AOC zgodnie z częścią Part-ORO; oraz

(2) wykazuje przed właściwym organem zgodność z wymaganiami zawartymi w niniejszej podczęści.

SPA.HEMS.110 Wymagania dotyczące wyposażenia w operacjach HEMS

Całe wyposażenie medyczne przeznaczone do zainstalowania w śmigłowcu, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje oraz, stosownie do przypadku, działanie, podlegają zatwierdzeniu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Łączność

Oprócz wymagań określonych w CAT.IDE.H, śmigłowce wykonujące loty HEMS posiadają wyposażenie łączności umożliwiające prowadzenie dwustronnej łączności z organizacją, dla której wykonywana jest operacja HEMS oraz, o ile to możliwe, łączność z naziemnymi służbami ratunkowymi.

SPA.HEMS.120 Minima operacyjne HEMS

(a) Loty HEMS wykonywane w klasie osiągów 1 i 2 spełniają minima pogodowe przedstawione w Tabeli 1 w zakresie dopuszczenia do lotu i fazy przelotu HEMS. W przypadku gdy podczas fazy przelotu warunki pogodowe ulegną pogorszeniu do poziomu niespełniającego minimum dla podstawy chmur lub widzialności, śmigłowce certyfikowane do lotów tylko według VMC przerywają lot lub wracają do bazy. Śmigłowce wyposażone i certyfikowane do lotów w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) mogą przerwać lot, wrócić do bazy lub przejść, we wszystkich aspektach, do wykonywania lotu IFR, o ile załoga lotnicza posiada odpowiednie przeszkolenie.

Tabela 1: Minima operacyjne HEMS

2 PILOTÓW		**1 PILOT**	
DZIEŃ			
Podstawa chmur	Widzialność	Podstawa chmur	Widzialność
500 stóp lub więcej	Zgodnie z minimami określonymi dla przestrzeni powietrznej VFR	500 stóp lub więcej	Zgodnie z minimami określonymi dla przestrzeni powietrznej VFR
499 - 400 stóp	1 000 m*	499 – 400 stóp	2 000 m
399 – 300 stóp	2 000 m	399 – 300 stóp	3 000 m
NOC			
Podstawa chmur	Widzialność	Podstawa chmur	Widzialność
1 200 stóp **	2 500 m	1 200 stóp**	3 000 m

* Podczas fazy przelotu widzialność może na krótko spaść do 800 m przy zachowaniu widoczności lądu, jeżeli śmigłowiec manewruje przy prędkości umożliwiającej taką obserwację przeszkód, że możliwe jest unikanie kolizji.

** Podczas fazy przelotu wysokość podstawy chmur może na krótko spaść do 1 000 stóp.

(b) Minima pogodowe dla dopuszczenia do lotu i fazy przelotu w operacjach HEMS wykonywanych w klasie osiągów 3 wynoszą: podstawa chmur 600 stóp i widzialność 1 500 m. Widzialność może na krótko spaść do 800 m przy zachowaniu widoczności lądu, jeżeli śmigłowiec manewruje przy prędkości umożliwiającej taką obserwację przeszkód, że możliwe jest unikanie kolizji.

SPA.HEMS.125 Wymagania dotyczące osiągów w operacjach HEMS

(a) Operacji w klasie osiągów 3 nie wykonuje się w środowisku nieprzyjaznym.

(b) Start i lądowanie

(1) Śmigłowce wykonujące operacje z/do strefy końcowego podejścia i startu (FATO) przy szpitalu położonym w gęsto zaludnionym środowisku nieprzyjaznym, który jest wykorzystywany jako baza operacyjna HEMS, są użytkowane zgodnie z wymogami dla klasy osiągów 1.

(2) Śmigłowce wykonujące operacje z/do FATO przy szpitalu położonym w gęsto zaludnionym środowisku nieprzyjaznym, który nie jest bazą operacyjną HEMS, są użytkowane zgodnie z wymogami dla klasy osiągów 1, z wyjątkiem sytuacji, gdy operator posiada zezwolenie zgodnie z CAT.POL.H.225.

(3) Śmigłowce wykonujące operacje z/do miejsca operacji HEMS położonego w środowisku nieprzyjaznym, są użytkowane zgodnie z wymogami dla klasy osiągów 2 i są zwolnione z obowiązku posiadania zezwolenia określonego w CAT.POL.H.305 lit. (a) pod warunkiem wykazania zgodności z wymaganiami określonymi w CAT.POL.H.305 lit. (b) pkt (2) i lit. (b) pkt (3).

(4) Miejsce operacji HEMS jest wystarczająco duże, aby zapewnić odpowiednie omijanie wszystkich przeszkód. W przypadku operacji nocnych, miejsce jest oświetlone, aby umożliwić identyfikację samego miejsca oraz wszelkich przeszkód.

SPA.HEMS.130 Wymagania dotyczące załogi

(a) *Dobór*. Operator ustanawia kryteria doboru członków załóg lotniczych do zadań HEMS biorąc pod uwagę ich dotychczasowe doświadczenie.

(b) *Doświadczenie*. Minimalne wymagane doświadczenie dowódcy prowadzącego loty HEMS wynosi nie mniej niż:

(1) jedno z poniższych:

(i) 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy statku powietrznego, z czego 500 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy na śmigłowcach; lub

(ii) 1 000 godzin w charakterze drugiego pilota podczas operacji HEMS, z czego 500 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem oraz 100 godzin w charakterze pilota dowódcy/dowódcy na śmigłowcach;

(2) 500 godzin praktyki operacyjnej na śmigłowcach w warunkach panujących w środowisku zbliżonym do środowiska, w którym ma być wykonywana dana operacja; oraz

(3) w przypadku pilotów biorących udział w operacjach nocnych, 20 godzin lotu VMC w nocy w charakterze pilota dowódcy/dowódcy.

(c) *Szkolenie operacyjne*. Ukończenie, z wynikiem pozytywnym, szkolenia zgodnego z procedurami HEMS zawartymi w instrukcji operacyjnej.

(d) *Bieżąca praktyka*. Wszyscy piloci wykonujący operacje HEMS mają ukończone co najmniej 30 minut lotu wyłącznie w odniesieniu do wskazań instrumentów w śmigłowcu lub FSTD w okresie ostatnich 6 miesięcy.

(e) *Skład załogi*

(1) *Loty w dzień*. Minimalna załoga dla lotów w dzień składa się z jednego pilota i jednego członka personelu technicznego HEMS.

(i) Liczba ta może zostać zredukowana do jednego pilota, gdy:

(A) na miejscu operacji HEMS, od dowódcy wymaga się przyniesienia dodatkowych materiałów medycznych. W takim przypadku, członka personelu technicznego HEMS można zostawić do pomocy chorym lub rannym, podczas gdy dowódca może kontynuować lot;

(B) po przybyciu na miejsce operacji HEMS, sposób umieszczenia noszy uniemożliwia członkowi personelu technicznego HEMS zajęcie przedniego siedzenia; lub

(C) przewożony opiekun medyczny wymaga podczas lotu pomocy ze strony członka personelu technicznego HEMS.

(ii) W przypadkach opisanych w lit (i) powyżej, minima operacyjne są określane na podstawie stosownych wymagań dotyczących przestrzeni powietrznej, przy czym nie stosuje się minimów operacyjnych HEMS zawartych w Tabeli 1 w SPA.HEMS.120.

(iii) Jedynie w przypadku opisanym w (i)(A) dowódca może wylądować na miejscu operacji HEMS bez obecności członka personelu technicznego pomagającego z przedniego siedzenia.

(2) *Loty w nocy*. Minimalna załoga dla lotów w dzień składa się z:

(i) dwóch pilotów; lub

(ii) jednego pilota i członka personelu technicznego HEMS, w obszarach geograficznych określanych przez operatora w instrukcji operacyjnej z uwzględnieniem:

(A) odpowiednich terenowych punktów odniesienia;

(B) systemu śledzącego przebieg lotu przez cały czas misji HEMS;

(C) niezawodności urządzeń meteorologicznych;

(D) wykazu wyposażenia minimalnego dla operacji HEMS;

(E) ciągłości koncepcji załogi;

(F) minimalnych kwalifikacji załogi, szkolenia wstępnego i okresowego;

(G) procedur operacyjnych, w tym koordynacji działań załogi;

(H) minimów pogodowych; oraz

(I) dodatkowych względów uzależnionych od warunków lokalnych.

(f) *Szkolenie załogi i sprawdziany*

(1) Szkolenie i sprawdziany przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym programem zatwierdzonym przez właściwy organ i zawartym w instrukcji operacyjnej.

(2) Członkowie załogi

(i) Programy szkolenia załóg mają na celu: pogłębienie wiedzy o wyposażeniu i środowisku pracy w operacjach HEMS, poprawę koordynacji działań załogi, a także zawierają elementy mające minimalizować ryzyko towarzyszące przelotom w warunkach niskiej widzialności, doborowi miejsc operacji HEMS oraz profilom podejścia i odlotu.

(ii) Elementy, o których mowa w lit. (f) pkt (2)(i) są oceniane podczas:

(A) sprawdzianów biegłości przeprowadzanych w dzień w warunkach VMC lub sprawdzianów biegłości przeprowadzanych w nocy w warunkach VMC, jeżeli operator wykonuje operacje HEMS w nocy; oraz

(B) sprawdzianów w lotach liniowych.

SPA.HEMS.135 Odprawa dla opiekuna medycznego i pozostałego personelu w lotach HEMS

(a) *Opiekun medyczny*. Przed lotem lub serią lotów HEMS opiekun medyczny jest zapoznawany z wyposażeniem i środowiskiem pracy HEMS i otrzymuje informacje umożliwiające mu obsługę pokładowego wyposażenia medycznego i awaryjnego oraz uczestnictwo w normalnych i awaryjnych procedurach opuszczania śmigłowca.

(b) *Naziemne służby ratownicze*. Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by dopilnować, że naziemne służby ratownicze są zaznajomione z wyposażeniem i środowiskiem pracy HEMS oraz z ryzykiem towarzyszącym pracy na ziemi w miejscu operacji HEMS.

(c) *Przewożony pacjent*. Nie naruszając CAT.OP.MPA.170, odprawę przeprowadza sie tylko, jeżeli pozwala na to stan medyczny przewożonego pacjenta.

SPA.HEMS.140 Informacje i dokumentacja

(a) Operator zapewnia, w ramach obowiązującego u siebie procesu analizy i zarządzania ryzykiem, minimalizację ryzyka towarzyszącego działaniom w warunkach HEMS przez określenie w instrukcji operacyjnej: doboru, składu i szkolenia załóg, poziomu wyposażenia i kryteriów dopuszczenia do lotu, a także procedur operacyjnych i minimów, w sposób zapewniający odpowiednie opisanie i zabezpieczenie operacji normalnych i prawdopodobnych operacji nadzwyczajnych.

(b) Odpowiednie wyciągi z instrukcji operacyjnej są dostępne dla organizacji, dla której wykonywana jest operacja HEMS.

SPA.HEMS.145 Urządzenia baz operacyjnych HEMS

(a) Jeżeli członkowie załogi muszą pozostawać w gotowości z czasem reakcji krótszym niż 45 minut, w pobliżu bazy operacyjnej zapewnia się odpowiednie zakwaterowanie.

(b) W każdej bazie operacyjnej zapewnia się pilotom urządzenia umożliwiające otrzymywanie informacji o aktualnych i prognozowanych warunkach pogodowych, a także zadowalającą łączność z odpowiednią jednostką służb ruchu lotniczego (ATS). Odpowiednie urządzenia są udostępniane na potrzeby planowania wszystkich zadań.

SPA.HEMS.150 Zaopatrzenie w paliwo

(a) W przypadku wykonywania misji HEMS według VFR w granicach lokalnego, określonego obszaru geograficznego, stosuje się standardowe planowanie zaopatrzenia w paliwo, pod warunkiem ustanowienia przez operatora ostatecznej rezerwy paliwa zapewniającej, by po zakończeniu misji pozostała ilość paliwa nie była mniejsza niż ilość wystarczająca na:

(1) 30 minut lotu z normalną prędkością przelotową; lub

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

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

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

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

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

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

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