OPINIA NR 04/2011

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 1 czerwca 2011 r.

do rozporządzenia Komisji określającego przepisy wykonawcze dla operacji lotniczych

„Operacje lotnicze - OPS"

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Spis treści

Streszczenie 4

Wstęp 5

I. Postanowienia ogólne 5

II. Zakres opinii 5

III. Konsultacje 6

IV. Konwencja dotycząca numerowania przepisów 8

Rozporządzenie wstępne w zakresie operacji lotniczych 9

I. Zakres 9

II. Przegląd reakcji 9

III. Wyjaśnienia 9

Załącznik I - Definicje 15

I. Zakres 15

II. Przegląd reakcji 15

III. Przegląd różnic 15

IV. Wyjaśnienia 17

Załącznik II – Część ARO 19

I. Informacje ogólne 19

II. Konsultacje 22

III. Zakres and zastosowanie 24

IV. Przegląd różnic 43

V. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów 45

Załącznik III – Część ORO 47

I. Informacje ogólne 47

II. Konsultacje 47

III. Zakres and zastosowanie 49

IV. Przegląd różnic 71

V. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów 87

Załącznik IV Część CAT(A,H) 88

I. Zakres 88

II. Przegląd reakcji 90

III. Przegląd różnic 91

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

IV. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów 97

V.CAT.GEN: Podczęść A — Wymogi ogólne 101

VI.CAT.OP: Podczęść B — Procedury operacyjne.....103

VII.CAT.POL: Podczęść C — Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych.....106

VIII:CAT.IDE: Podczęść D — Przyrządy, dane i wyposażenie 110

Załącznik V – Część SPA 113

I. Zakres 113

II. Przegląd reakcji 115

III. Przegląd różnic 115

IV. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów 115

V.SPA.GEN: Podczęść A — Wymogi ogólne.....116

VI.SPA.PBN: Podczęść B — Operacje z nawigacją opartą na charakterystykach (PBN) 117

VII.SPA.MNPS: Podczęść C — Operacje z określonymi minimalnymi wymaganiami dotyczącymi charakterystyki nawigacyjnej (MNPS) 118

VIII.SPA.RVSM: Podczęść D — Operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM).....119

IX.SPA.LVO: Podczęść E — Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO).....119

X.SPA.ETOPS: Podczęść F — Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS) 120

XI:SPA.DG: Podczęść G — Transport materiałów niebezpiecznych 121

XII.SPA.NVIS: Podczęść H — Operacje śmigłowcowe z użyciem systemu noktowizyjnego 121

XIII.SPA.HHO: Podczęść I — Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym 122

XIV.SPA.HEMS: Podczęść J — Operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego ..124

AKRONIMY I SKRÓTY ZASTOSOWANE W CZĘŚCI CAT I CZĘŚCI SPA 127

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Streszczenie

Niniejsza opinia zawiera następujące dokumenty:

- rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych;
- załącznik I – Definicje dla załączników od II do VIII;
- załącznik II – Część ARO, wymogi urzędowe dotyczące operacji lotniczych;
- załącznik III – Część ORO, wymogi organizacyjne dla zarobkowych i niezarobkowych operatorów lotniczych złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym;
- załącznik IV - Część CAT(A,H), wymogi techniczne dotyczące operacji w zarobkowym transporcie lotniczym wykonywanych samolotami i śmigłowcami;
- załącznik V - Część SPA, wymogi dotyczące operacji wymagających specjalnego zezwolenia.

W oparciu o zasady określone przez Zarząd wraz z Komisją Europejską, propozycja Agencji przenosi treść przepisów EU-OPS oraz JAR-OPS 3 i, możliwie najpełniej dostosowuje te wymogi do dokumentu ICAO SARP załącznik 6 część I oraz część II rozdział 1 i 2.

Niniejsze wymagania opracowano na podstawie następujących założeń:

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

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

Opinia dotycząca pozostałych załączników do rozporządzenia, załącznika VI – część NCC, załącznika VII – część NCO oraz załącznika VIII – część SPO zostanie opublikowana w terminie późniejszym.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Wstęp

I. Postanowienia ogólne

1. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008[1] Parlamentu Europejskiego i Rady (zwane dalej „rozporządzeniem podstawowym") zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009[2] tworzy najwłaściwsze i najbardziej kompletne ramy dla określania i wdrażania ujednoliconych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.
2. Celem niniejszej opinii jest wsparcie Komisji Europejskiej w przygotowaniu przepisów wykonawczych dla operacji lotniczych.
3. Opinia została przyjęta zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)[3], zgodnie z postanowieniami art. 19 rozporządzenia podstawowego.

II. Zakres opinii

4. Niniejsza opinia składa się z następujących dokumentów:
   - rozporządzenie wstępne w zakresie operacji lotniczych;
   - załącznik I – Definicje dla załączników od II do VIII;
   - załącznik II – Część ARO, wymogi urzędowe dotyczące operacji lotniczych;
   - załącznik III – Część ORO, wymogi organizacyjne dla zarobkowych i niezarobkowych operatorów lotniczych złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym;
   - załącznik IV - Część CAT(A,H), wymogi techniczne dotyczące operacji w zarobkowym transporcie lotniczym wykonywanych samolotami i śmigłowcami;
   - załącznik V - Część SPA, wymogi dotyczące operacji wymagających specjalnego zezwolenia.
5. Niniejsza opinia nie zawiera:
   - wymogów dotyczących zarobkowego transportu lotniczego dla szybowców, balonów oraz lotów A-do-A wykonywanych samolotami i śmigłowcami zawartych w załączniku III – część CAT;

---

[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 19.03.2008, s. 1-49.*

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

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

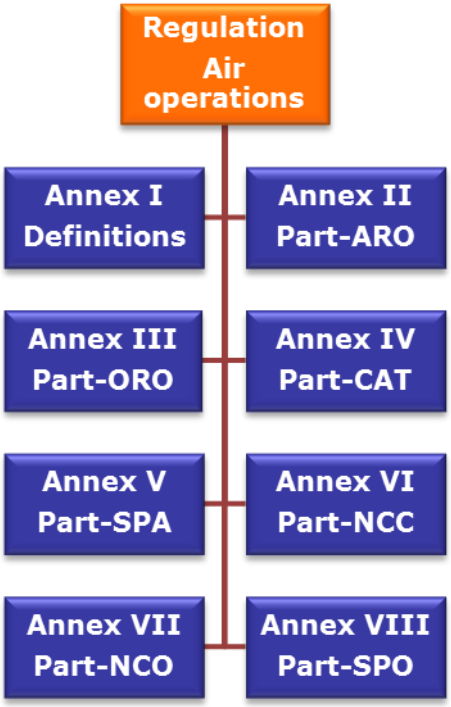
TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

- załącznika VI – Część NCC, wymogi techniczne dla niezarobkowych operacji lotniczych realizowanych złożonymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym;
- załącznika VII – Część NCO, wymogi techniczne dla niezarobkowych operacji lotniczych realizowanych statkami powietrznymi innymi niż złożone z napędem silnikowym;
- załącznika VIII – Część SPO, wymogi techniczne dla konkretnych operacji, w tym operacji zarobkowych i niezarobkowych;
- przepisów powiązanych z wyżej wymienionymi operacjami zawartych w rozporządzeniu ramowym w zakresie operacji lotniczych.

Opinia dotycząca pozostałych wymogów zostanie opublikowana w terminie późniejszym.

6. Dokumenty niniejszej opinii przygotowano w oparciu o poprawioną strukturę zasady, zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej i Agencji z kwietnia 2011 r. Poniższa tabela przedstawia przegląd załączników do rozporządzenia dotyczącego operacji lotniczych.

Rysunek 1: Załączniki rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych



III. Konsultacje

7. Niniejszą opinię sporządzono w oparciu o:
   - zawiadomienie NPA 2008-22 zawierające propozycje wstępne dotyczące przepisów wykonawczych (IR) oraz powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) oraz wytyczne (GM) dla organów i organizacji;
   - zawiadomienie NPA 2009-02 zawierające propozycje wstępne dotyczące przepisów wykonawczych oraz powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań oraz wytycznych dla operacji lotniczych.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

8. Zawiadomienie NPA 2009-02 opublikowano na witrynie internetowej EASA (http://www.easa.europa.eu) w dniu 30 stycznia 2009 r. Okres konsultacji skończył się dnia 31 lipca 2009 r. W sumie Agencja otrzymała 13 775 komentarzy, z których około 8 200 dotyczyło zakresu niniejszej opinii.

9. Streszczenie komentarzy, powiązane odpowiedzi na te komentarze oraz proponowany tekst poprawionego przepisu omówiono szczegółowo w poniższych czterech grupach rewizyjnych ds. tworzenia przepisów (RG):

   - RG01 (CAT), skupiająca się na przepisach dotyczących operacji w zarobkowym transporcie lotniczym;
   - RG02 (CAT), skupiająca się na przepisach dotyczących operacji specjalistycznych;
   - RG03 (NCC), skupiająca się na przepisach dotyczącychniezarobkowych operacji lotniczych realizowanych złożonymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym; oraz
   - RG04 (NCO), skupiająca się na przepisach niezarobkowych operacji lotniczych realizowanych statkami powietrznymi innymi niż złożone z napędem silnikowym.

10. Projekt tekstu dokumentu reakcji na uwagi (CRD) w części CAT przejrzała grupa RG01. Projekt tekstu CRD w części SPA przejrzały wszystkie cztery grupy rewizyjne RG.

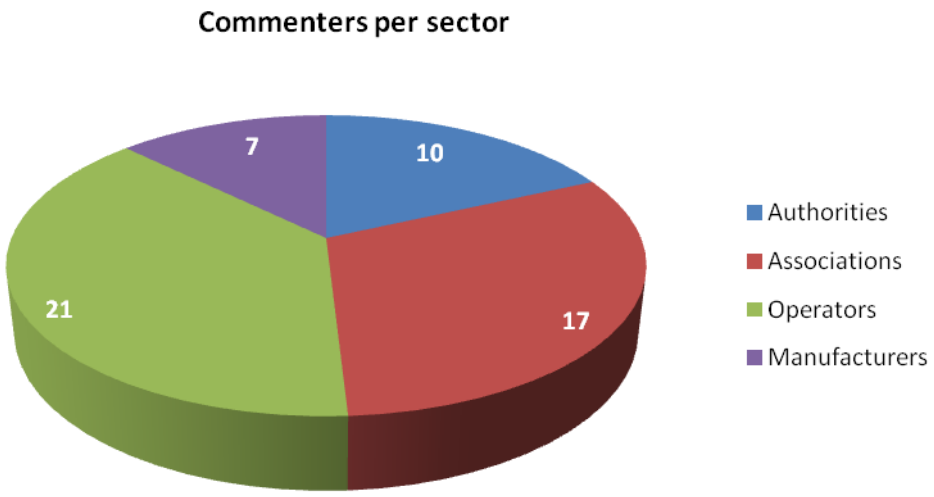
11. Agencja zwołała również szereg spotkań ze specjalistami ds. śmigłowców, którzy doradzali w sprawach związanych ze śmigłowcami, reprezentując organy, operatorów oraz producentów.

12. Na podstawie wielostronnych konsultacji z organami, stowarzyszeniami oraz operatorami, w dniu 25 listopada 2010 r. Agencja opublikowała dokument reakcji na uwagi OPS I. Okres zgłaszania reakcji zakończył się dnia 15 lutego 2011 r. Agencja otrzymała 1 009 reakcji.

13. Rysunek poniżej przedstawia przegląd osób komentujących, które przesłały reakcje, w podziale na organy, stowarzyszenia, operatorów oraz producentów.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Rysunek 2: Przegląd osób komentujących, które przesłały reakcje



14. Zapoznano się ze wszystkimi reakcjami, udzielono na nie odpowiedzi i wzięto je pod uwagę podczas sporządzania załącznika I, załącznika IV oraz załącznika V do niniejszej opinii.

15. Szczegółowe informacje dotyczące procesu konsultacyjnego dla zawiadomień NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, które dotyczą wymogów dla załącznika II część ARO oraz załącznika III część ORO niniejszej opinii, opisano w odpowiednich sekcjach uwag wyjaśniających.

IV. Konwencja dotycząca numerowania przepisów

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

<Część>.<Podczęść>.<Sekcja>.<N>

Wyjaśnienie:

<Część>: obowiązkowa – do czterech liter lub cyfr

przykłady: ARO, ORO, CAT, SPA

<Podczęść>: obowiązkowa – do czterech liter lub cyfr

przykłady: GEN, OP, POL, IDE

<Sekcja>: obowiązkowa – do pięciu liter lub cyfr

przykłady: MPA, A, H, MAB

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

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych

I. Zakres

17. Rozporządzenie ramowe w zakresie „operacji lotniczych" definiuje ogólną zastosowalność części, które obejmuje, oraz proponuje prawa nabyte oraz środki przejściowe w formie klauzul opt-out[4].

II. Przegląd reakcji

18. W reakcjach otrzymanych w zakresie rozporządzenia podstawowego OPS koncentrowano się na ujednoliceniu z rozporządzeniami ramowymi dotyczącymi części FCL, proponowanych przepisach w zakresie praw nabytych JAR-OPS 3, wyjaśnieniu użytkowania konkretnych statków powietrznych wymienionych w załączniku II w operacjach CAT oraz na definicji pojęcia operacji specjalistycznych.

III. Wyjaśnienia

19. Rozporządzenie ramowe opublikowane w niniejszej opinii zawiera, zgodnie z art. 4.1 lit. b) i c) oraz art. 8 rozporządzenia podstawowego, wymogi dla operatorów UE korzystających ze statków powietrznych zarejestrowanych w UE lub w państwie trzecim oraz wymogi dla personelu zaangażowanego w operacje świadczone takim statkiem powietrznym.

20. Określa ono również wymogi dla Agencji oraz organów właściwych w obszarze operacji lotniczych, w tym kontroli na ziemi statków powietrznych operatorów zgodnie z nadzorem bezpieczeństwa innego państwa zgodnie z art. 10 rozporządzenia podstawowego.

21. Artykuł 2 zawiera definicje pojęć stosowanych w rozporządzeniu ramowym. Definicję operacji CAT zaczerpnięto z załącznika 6 ICAO i nieznacznie ją zmieniono w celu uwzględnienia definicji „operacji zarobkowych" zawartych w art. 3 lit. i) rozporządzenia podstawowego. Podkreślono, że zakres definicji operacji zarobkowej jest szerszy niż operacji CAT. Definicja operacji specjalistycznych dostanie w dalszej mierze uzupełniona o niewyczerpującą listę specjalistycznych usług lub zadań zawartych w przyszłej części SPO. Ponadto art. 6 ust. 6 szczegółowo określa liczbę osób, które można przewozić na pokładzie statku powietrznego w ramach operacji specjalistycznych oraz zarobkowych operacji innych niż CAT.

22. Rozporządzenie ramowe zawiera również dwa artykuły skierowane do państw członkowskich. Artykuł 3 zobowiązuje państwa członkowskie oraz Agencję do opracowania planów bezpieczeństwa lotniczego, których celem jest ciągła poprawa bezpieczeństwa. Sygnalizuje on również potrzebę, po stronie państw członkowskich, uzgadniania swoich planów bezpieczeństwa, ponieważ obecnie państwa EASA muszą wspólnie zarządzać bezpieczeństwem lotniczym. W szczególności obecny podział kompetencji w ramach Unii Europejskiej nie zezwala państwu członkowskiemu na

[4] Klauzula opt-out to środek przejściowy, który pozostawia państwu członkowskiemu wybór w zakresie przesunięcia daty wdrożenia konkretnego przepisu, w ramach konkretnego limitu czasowego określonego prawem.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

wdrożenie planu bezpieczeństwa indywidualnie. W przyszłości przygotowane zostaną kolejne materiały, aby wzbogacić wspólne wdrożenie wymagań Krajowego Programu Bezpieczeństwa (SSP) ICAO w ramach UE. Zostaną one przygotowane w oparciu o prace prowadzone obecnie przez Europejski Komitet Doradczy ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASAC), w szczególności w zakresie podręcznika EASP.

23. W artykule 4 zaproponowano wymogi w zakresie potencjału dotyczącego nadzoru. Przepisy te, pozostające w pełnej zgodności z właściwymi krytycznymi elementami systemu nadzoru bezpieczeństwa ICAO, dodatkowo zobowiązują państwa członkowskie do dopilnowania, aby ich personel nadzoru był właściwie umocowany do realizacji zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru i nie był narażony na żaden konflikt interesów.

24. Artykuły 3 i 4 zostały już opublikowane w opinii 03-11 dotyczącej rozporządzenia ramowego dla załogi lotniczej. Zmiany wynikające z dyskusji prowadzonych w Komitecie EASA nad powiązanym tekstem zostały już uwzględnione.

25. Artykuł 5 dotyczący kontroli na ziemi zawiera przepis przejściowy w zakresie minimalnych rocznych ilości kontroli, dostosowywanych proporcjonalnie do kwietniowej daty zapadalności rozporządzenia, dając 65% w 2012 r.

26. Artykuł 6 określa zakres oraz stosowanie załączników w następujący sposób:

Załącznik	**Stosowanie**	**Artykuł w rozp. ramowym**
Załącznik II – Część ARO	Wymogi dotyczące organów, w tym kontrole na ziemi	1.1 i 5
Załącznik III – Część ORO Załącznik IV – Część CAT	Operacje w zarobkowym transporcie lotniczym wykonywane samolotami i śmigłowcami, z wyjątkiem lotów A-A	1.2 i 6.1
Załącznik V – Część SPA	Wszelkie operacje wykonywane samolotami, śmigłowcami, balonami lub szybowcami	6.3

27. Artykuł 6.4 wyłącza z zakresu niniejszego rozporządzenia określone kategorie statków powietrznych lub rodzaje operacji, aż do chwili zakończenia działalności prawodawczej w tym zakresie. Są to:

    - statki powietrzne wymienione w załączniku II w przypadku ich wykorzystywania w operacjach CAT. Należy je wykorzystywać zgodnie z warunkami określonymi w decyzji Komisji przyjętej zgodnie z przepisami EU-OPS;
    - sterowce, przemiennopłaty, balony na uwięzi oraz bezzałogowe statki latające; oraz
    - loty wykonywane przez organizacje projektowe lub produkcyjne, które dotyczą takiej działalności.

28. Na chwilę obecną ze stosowania części ORO oraz części CAT zostały wyłączone samoloty CAT oraz śmigłowe w operacjach A-do-A (art. 6.2) oraz operacje CAT

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

wykonywane za pomocą balonów oraz szybowców. Powiązane przepisy wykonawcze zostaną opublikowane w terminie późniejszym, a rozporządzenie ramowe zostanie odpowiednio zmienione.

29. Ponadto na chwilę obecną ze stosowania części ORO wyłączono operacje zarobkowe inne niż CAT oraz operacje niezarobkowe realizowane złożonymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym. Rozporządzenie ramowe zostanie zmienione w momencie pojawienia się części NCC, części NCO oraz części SPO wraz z towarzyszącymi im opiniami Agencji.

30. Kilka z reakcji wskazywało na konieczność udzielenia wyjaśnienia dotyczącego operacji CAT wykonywanych niektórymi statkami powietrznymi określonymi w załączniku II zgodnie z art. 8 ust 5 lit. g) rozporządzenia podstawowego. W porozumieniu z Komisją Europejską przedstawiono następujące wyjaśnienie:

31. Decyzje Komisji wydane na mocy art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 3922/91[5] mogą pozostawać w mocy po uchyleniu załącznika II do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, jeśli o pozostawaniu w mocy jest wyraźnie mowa w przepisach wykonawczych. W szczególności decyzja Komisji C(2009) 7633[6] z dnia 14.10.2009 r. pozostanie w mocy jako środek przejściowy. Wszystkie państwa członkowskie zostały powiadomione o decyzji i jest ona dostępna w Internecie.

32. Decyzja Komisji Europejskiej dotyczy niektórych operatorów typów statków powietrznych wymienionych w załączniku II, dowodów oraz warunków. Jeśli jeden z tych operatorów planuje wykorzystać inny rodzaj statku powietrznego wymienionego w załączniku II, wówczas do Komisji Europejskiej należałoby złożyć nową ocenę bezpieczeństwa oraz wniosek o odstępstwo. Proponowane rozporządzenie ramowe zawiera postanowienia mające za zadanie lepsze wyjaśnienie sposobu, w jaki państwa członkowskie powinny postępować w przypadku zawiadomienia o zmianach operacji, zgodnie ze wspomnianą decyzją Komisji.

33. Wszystkie państwa członkowskie mają prawo do zastosowania decyzji Komisji C(2009) 7633 na tych samych warunkach w niej wymienionych oraz w zakresie tego samego rodzaju statku powietrznego. Każde kolejne upoważnienie dokonywane przez inne państwo członkowskie na mocy tych samych warunków i w tym samym celu może być objęte decyzją Komisji C(2009) 7633.

34. Rozporządzenie ramowe, mające na celu zapewnienie właściwego i zharmonizowanego zrozumienia decyzji Komisji, wyjaśnia, że każde państwo członkowskie pragnące korzystać z już przyznanego odstępstwa zobowiązane jest do poinformowania Komisji Europejskiej o swoim zamiarze przed jego realizacją. Pozwala to Komisji Europejskiej ocenić, czy zamierzone odstępstwo spełnia warunki oraz jest zgodne z wykonaną oceną bezpieczeństwa w kontekście decyzji Komisji. Jeśli tak nie jest, wymagane jest nowe odstępstwo zgodnie art. 14 ust. 6 rozporządzenia podstawowego.

---

[5] Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/1991 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Dz.U. L 373, z 31.12.1991, s. 4.

[6] Decyzja Komisji C(2009) 7633 z dnia 14.10.2009 r. upoważniająca Austrię, Niemcy, Zjednoczone Królestwo oraz Maltę do wydawania certyfikatów operatorów lotniczych w drodze odstępstwa od rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/1991 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

35. Artykuł 7.1 zawiera przepisy dotyczące praw nabytych dla certyfikatów zgodności (AOC) wydanych zgodnie z EU-OPS. Proponuje się okres 2 lat na dostosowanie wedle potrzeby systemów zarządzania, programów szkoleniowych, procedur oraz podręczników. Biorąc pod uwagę fakt, że przepisy wykonawcze zawierają nowy format AOC zgodnie z ostatnią zmianą ICAO, określono limit 2 lat, w ciągu których dokument AOC należy wymienić na AOC zgodny z nowym formatem.

36. Artykuł 7.3-6 zawiera szczegółowe postanowienia w zakresie praw nabytych dla operacji CAT wykonywanych śmigłowcem. Proponuje się przekształcenie krajowych certyfikatów AOC śmigłowców w AOC zgodne z przepisami wykonawczymi w okresie 2 lat. Państwo członkowskie sporządzi raport z przekształcenia w ciągu 1 roku od wejścia w życie rozporządzenia. Będzie on zawierał opisy wymogów krajowych, na podstawie których wydano AOC oraz zakres uprawnień udzielonych operatorom, wskazywał wymagania, które należy uwzględnić w części ORO, części CAT oraz części SPA, wszelkie ograniczenia, które należy uwzględnić w nowym AOC zgodnym z przepisami wykonawczymi, oraz wszelkie wymagania, które operator musi spełnić w celu usunięcia tych ograniczeń.

37. Artykuł 8 określa, że podczęść Q przepisów EU-OPS oraz przepisy przyjęte przez państwa członkowskie na mocy art. 8.4 rozporządzenia nr 3922/91 pozostają w mocy aż do momentu przyjęcia stosownych przepisów wykonawczych.

38. Artykuł 9 gwarantuje prawa nabyte w zakresie istniejących wykazów wyposażenia minimalnego (MEL), których nie można sporządzić w oparciu o główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) przygotowany zgodnie z częścią 21. Każda kolejna zmiana MEL wymaga zachowania zgodności z obowiązującym wykazem MMEL przyznanym lub przygotowanym zgodnie z częścią 21.

39. Artykuł 10 dotyczy elementów szkolenia członków załogi lotniczej i pokładowej wynikających z obowiązkowych danych przydatnych w użytkowaniu. Chociaż operator ma 2 lata na dostosowanie odpowiednich programów szkoleniowych (art. 7.1 ust. b), to przepis przejściowy jest konieczny do umożliwienia realizacji szkolenia członków załogi. Propozycja uwzględnia cykle szkoleniowe operatorów.

40. Artykuł 11 określa wejście w życie i zawiera przepisy dotyczące klauzuli opt-out. Definicja maksymalnej daty stosowalności dla przepisów wykonawczych w art. 70 rozporządzenia podstawowego ogranicza okres dostępny dla okresu przejściowego stanowiąc, że IR będą obowiązywały nie później niż od 8 kwietnia 2012 r. Na wniosek Komisji Europejskiej, wybrano metodę typu opt-out w celu uwzględnienia okresu przejściowego, tam gdzie przekroczy on datę 8 kwietnia 2012 r.

41. Ust. 2 lit. a) określa metodę opt-out dla organów w zakresie systemów zarządzania. Podobnie jak operatorzy, organy potrzebują czasu na dostosowanie własnych systemów zarządzania, procedur oraz podręczników. Propozycja przewiduje klauzulę opt-out wynoszącą 1 rok i uwzględnia wcześniejsze dyskusje prowadzone w ramach Komitetu EASA dotyczące powiązanych wymogów organów w zakresie załóg lotniczych.

42. W przypadku operatorów śmigłowców CAT, określono klauzulę opt-out wynoszącą 2 lata pozwalającą na konwersję wyżej opisanych AOC.

43. Część SPA zawiera określone zezwolenia dostępne dla wszystkich operatorów, z wyjątkiem operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS), operacji śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO), operacji z

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

wykorzystaniem systemu noktowizyjnego (NVIS) oraz operacji o wydłużonym zasięgu wykonywanych samolotami dwusilnikowymi (ETOPS), które dostępne są wyłącznie dla posiadaczy certyfikatów AOC. W przypadku operacji CAT realizowanych samolotem lub śmigłowcem, zastosowanie mają opisane powyżej zasady dot. gwarantowania praw nabytych i okresów przejściowych. W przypadku operacji CAT realizowanych balonami lub szybowcami, mimo że wnioski o określone zezwolenia na przewóz materiałów niebezpiecznych są rzadkie, to zaproponowano okres przejściowy wynoszący 3 lata. Taki sam okres zaproponowano dla operacji specjalistycznych. W przypadku operacji niezarobkowych niewiążących się z operacjami specjalistycznymi zaproponowano okres przejściowy wynoszący 2 lata.

44. Klauzule opt-out podsumowano w tabeli poniżej:

Operacja	**Cześć**	**Statek powietrzny**	**Klauzula opt-out**
CAT, z wyjątkiem A-A	Część ORO Część CAT Część SPA	Samoloty	nie dotyczy
	Część ORO Część CAT Część SPA	Śmigłowce	2 lata
CAT A-A	Część ORO Część CAT	Samoloty Śmigłowce	jeszcze nie obowiązuje; zostanie opracowana w terminie późniejszym
	Część SPA	Samoloty Śmigłowce	3 lata
CAT Balony i szybowce	Część ORO Część CAT	Balony Szybowce	jeszcze nie obowiązuje; zostanie opracowana w terminie późniejszym
	Część SPA	Balony Szybowce	3 lata
Operacje specjalistyczne	Część ORO* Część SPO	Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	jeszcze nie obowiązuje; zostanie opracowana w terminie późniejszym

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Operacja	**Cześć**	**Statek powietrzny**	**Klauzula opt-out**
	Część SPA	Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	3 lata
Operacje niezarobkowe przy użyciu CMPA	Część ORO Część NCC	Samoloty Śmigłowce	jeszcze nie obowiązuje; zostanie opracowana w terminie późniejszym
	Część SPA	Samoloty Śmigłowce	2 lata
Operacje niezarobkowe przy użyciu otCMPA	Część -NCO	Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	jeszcze nie obowiązuje; zostanie opracowana w terminie późniejszym
	Część SPA	Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	2 lata

* dotyczy zarobkowych operacji innych niż CAT oraz niezarobkowych specjalistycznych operacji z użyciem złożonych statków powietrznych

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Załącznik I - Definicje

I. Zakres

45. Załącznik I zawiera definicje terminów używanych w załącznikach II-VIII niniejszego rozporządzenia.

II. Przegląd reakcji

46. W przypadku załącznika I otrzymano 53 reakcje od 18 komentatorów (reprezentujących krajowe organy lotnicze, stowarzyszenia przemysłowe, producentów, linie lotnicze, stowarzyszenie port lotniczy oraz osobę indywidualną). Ogółem wspierano gromadzenie definicji przeznaczonych do załącznika I, chociaż nie dokonano podziału na przepisy wykonawcze, akceptowalne sposoby spełniania wymagań i wytyczne. Elementem najczęściej komentowanym była „maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich", w przypadku której jednomyślnie wnoszono o przeniesienie intencji definicji EU-OPS/JAR-OPS 3. Pozostałe komentarze dotyczyły 30 terminów, sugerując poprawki edytorskie, zmiany mające zwiększyć przejrzystość lub lepsze przyrównanie z zasadami lub wyrównanie z różnymi definicjami EU-OPS, JAR-OPS 3, CS oraz załącznikiem 6 ICAO.

III. Przegląd różnic

Różnice względem UE-OPS / JAR-OPS 3

47. Większość definicji jest zgodna z tymi zawartymi w EU-OPS oraz JAR-OPS 3. W przypadku terminów stosowanych w więcej niż jednym przepisie wykonawczym, definicja została umieszczona w załączniku I. Dokonano niewielkich zmian edytorskich w celu wyraźnego określenia miejsca zastosowania określonych terminów do typów operacji lub statku powietrznego oraz w celu zapewnienia spójności z wytycznymi dot. sporządzania dokumentów. Wprowadzono dodatkowe zmiany do następujących terminów:

    - „3% lotnisko zapasowe na trasie" zostało przedstawione w dokumencie reakcji na uwagi (CRD) w miejsce terminu EU-OPS „lotnisko zapasowe na trasie dla zmniejszenia ilości paliwa" - wymóg 3% zamieszczono w dokumencie na temat akceptowalnych sposobów spełniania wymagań (AMC) do CAT.OP.MPA.150 Polityka paliwowa.
    - „lotnisko spełniające minima operacyjne statku powietrznego": definicja EU-OPS stanowiła, że takie lotnisko powinno istnieć i podano w niej niewyczerpującą listę niezbędnych usług dodatkowych dla takiego lotniska. Na podstawie informacji zwrotnej od zainteresowanych stron określono, że trudno będzie zachować zgodność z taką listą w przypadku statków powietrznych podlegających częściom NCC i NCO, przy czym inne zainteresowane strony wnioskowały o pełną transpozycję definicji EU-OPS dla operacji CAT. W celu rozpatrzenia problemu proporcjonalności Agencja zdecydowała się na transpozycję listy niezbędnych usług dodatkowych do odpowiedniego przepisu

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

wykonawczego w części CAT. W ten sposób przesłanka definicji EU-OPS została w pełni zachowana dla operacji CAT.

- „operacja podejścia w kategorii I (CAT I)" obejmuje GNSS/SBAS (system globalnej nawigacji satelitarnej z satelitarnym systemem wspomagającym) w celu wyjaśnienia, że operacje wykorzystujące dokładność radiolatarni kierunku z prowadzeniem pionowym (LPV) o wysokości decyzji poniżej 250 stóp (i nie mniej niż 200 stóp) są traktowane jako operacje CAT I;
- „system lądowania GNSS (CLS)" zmienił nazwę na „system lądowania GBAS (GLS)" i został zmieniony w celu dostosowania do ICAO PANS ATM oraz PANS ABC;
- „lotnisko dla śmigłowców": Agencja uznaje, że termin ten ujęty jest przez „lotnisko" (zgodnie z definicją w rozporządzeniu podstawowym) oraz „miejsce operacji lotniczej" i nie dokonała transpozycji tego terminu do nowego rozporządzenia;
- „czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu (HoT)": definicja pozostaje bez zmian w stosunku do CRD i została powiązana z Załącznikiem 14 ICAO;
- „maksymalną operacyjną konfigurację miejsc pasażerskich (MOPSC)" wprowadzono w miejsce terminu „zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich" pochodzącego z EU-OPS / JAR-OPS 3. Informacje zwrotne od zainteresowanych stron wskazywały, że EU-OPS MAPSC traktuje się jako zezwolenie operacyjne oraz że definicje NPA oraz CRD dla maksymalnej konfiguracji miejsc pasażerskich nie uwzględniały tego. Dlatego też Agencja przygotowała projekt definicji dla nowego terminu MOPSC uwzględniając te reakcje. Termin MOPSC to wyraźnie element stworzony do celów operacyjnych i należy go określić w podręczniku dot. operacji. Definicja wyjaśnia również, że MOPSC powinna stanowić podstawę dla maksymalnej konfiguracji miejsc pasażerskich wypracowanej w procesie certyfikacji;
- „standardowa kategoria I" otrzymała nową nazwę „operacja podejścia w kategorii I (CAT I)" i została na nowo opracowana w celu lepszego dostosowania do definicji zawartej w EU-OPS/JAR-OPS 3 (zmiana edytorska polega na tym, że akronim definicji EU-OPS został rozpisany w załączniku I).

Różnice w odniesieniu do załącznika 6 ICAO

48. Chociaż większość definicji dostosowano do ICAO, ponieważ niniejsze rozporządzenie transponuje EU-OPS oraz JAR-OPS 3, to istnieją pewne różnice w stosunku do ICAO:

- „dostępne podejścia CAT II, IIIA, IIIB" obecnie dostosowano do EU-OPS, chociaż w zadaniu w zakresie tworzenia przepisów OPS.083 „Przegląd SPA.LVO" rozważone będzie dostosowanie do ostatniej poprawki załącznika 6 ICAO.
- „kategoria A / B w odniesieniu do śmigłowców" - na podstawie reakcji w stosunku do CRD, kategorie te zostały dostosowane do definicji dla „Kategorii A" oraz „Kategorii B" dla wiropłatów w definicjach specyfikacji certyfikacyjnych (CS), które uznano za odpowiadające intencjom JAR-OPS 3. W informacjach zwrotnych pojawiał się postulat o rozszerzenie odstępstw dla niektórych operacji (w szczególności operacji HEMS), aby dopuścić śmigłowce,

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

które nie w pełni są zgodne ze wymaganiami certyfikacji do wykonywania operacji klasy 1 i 2. Natomiast inne zainteresowane strony wnioskowały o usunięte tych odstępstw. Agencja nie widzi kwestii bezpieczeństwa, dla której należałoby zmieniać intencje tychże definicji;

- „lotnisko zapasowe na trasie (ERA)": definicja pozostaje dostosowana do EU-OPS oraz różni się od ICAO tym, że powiązana jest z definicją „odpowiedniego lotniska" i może być ono wymagane na etapie planowania.
- „wskaźnik przezierny" jest obecnie dostosowany do EU-OPS, a przyszłym zadaniu w zakresie tworzenia przepisów OPS.084 „HUD/EVS" rozważy się dostosowanie do ostatniej poprawki załącznika 6 ICAO;
- „operacje w klasie osiągów 1 / 2 / 3" dla śmigłowców: w dokumencie reakcji na uwagi (CRD) wyjaśniono, że definicje pozostają dostosowane do tych zawartych w JAR-OPS 3, ponieważ Agencja uznaje je za najwłaściwsze. W zakresie tych elementów CRD nie otrzymało reakcji i nie dokonano dalszych zmian. W przypadku klasy osiągów 1, definicja ICAO określa, że osiągi dla lotu z jednym niesprawnym silnikiem (OEI) należy rozważyć przed osiągnięciem punktu decyzji o starcie (TDP) lub po minięciu punktu decyzji o lądowaniu (LDP). Wybrana definicja w załączniku I nie precyzuje, w którym punkcie należy uwzględnić osiągi, chociaż przepis wykonawczy określa, że należy to wykonać w lub przed punktem TDP (CAT.POL.H.205) oraz w lub przed LDP (CAT.POL.H.220). W przypadku klasy osiągów 3, wybrana definicja rozróżnia pomiędzy śmigłowcami wielosilnikowymi oraz jednosilnikowymi, w przeciwieństwie do definicji ICAO.
- „stan nawierzchni drogi startowej" podobnie dostosowuje się do EU-OPS, a definicje zostaną przejrzane w celu dostosowania do najnowszych zmian załącznika 6 ICAO w zadaniu tworzenia przepisów OPS.005 „Pierwszy przegląd edytorski przepisów wykonawczych OPS", który rozpocznie się w 2013 r. Da to interesariuszom możliwość zgłoszenia informacji zwrotnych.

IV. Wyjaśnienia

49. W związku z tym, że główna zasada przygotowywania propozycji przepisów polegała na transpozycji EU-OPS oraz JAR-OPS 3, skutkowało to pewnymi różnicami w załączniku 6 ICAO (wymienionymi powyżej). W przypadku kilku terminów, definicja EU-OPS lub JAR-OPS 3 została podzielona na główną definicję zawartą w załączniku I oraz inny materiał zawarty w GM lub IR lub AMC. Dlatego też sporządzono projekt GM dla następujących pojęć: system lądowania ze wskaźnikiem przeziernym typu HUD, nieprzyjazne środowisko, operacje morskie, system noktowizyjny oraz V_1, które zawierają materiał otwarty na interpretację lub czysto ilustracyjny, a tym samym nieodpowiedni do zamieszczenia w głównej definicji. Podział definicji EU-OPS/JAR-OPS 3 miał na celu poruszenie kwestii proporcjonalności w celu zapewnienia, że dla kilku kluczowych terminów definicję można zastosować do kilku części. Przypadek „odpowiedniego lotniska" opisano powyżej.
50. Niektórzy interesariusze wnioskowali o umieszczenie w samym załączniku definicji zawartych w AMC do załącznika I. Agencja stoi na stanowisku, że akceptowalne sposoby spełniania wymagań (AMC) do załącznika I nie są odpowiednie dla tych terminów, które są stosowane w innych AMC lub wytycznych (GM), ale nie w samych

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

przepisach wykonawczych (IR), a decyzja będzie zawierała AMC do załącznika I. Zgodnie ze zmianami do struktury zarządczej oraz powierzania wymogów organów oraz organizacyjnych w niniejszym rozporządzeniu, niektóre definicje wcześniej opublikowane w dokumencie CDR do części AR oraz OR dodano do załącznika I do niniejszego rozporządzenia: akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, alternatywne sposoby spełnienia wymagań, dzielenie oznaczeń linii, umowa leasingu bez załogi, szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (FSTD), zatrzymanie, nadzór operacyjny, główne miejsce prowadzenia działalności, ustawianie ważności inspekcji RAMP, kontrola na ziemi, czas na usunięcie usterki oraz umowa leasingu z załogą. Interesariusze przejrzeli te definicje podczas faz zawiadomień NPA oraz CRD części AR oraz OR.

51. W odpowiedzi na konkretne reakcje otrzymane do dokumentu CRD OPS I, dokonano zmian w kilku definicjach:

    - „zapobieganie oblodzeniu" oraz „odladzanie" zostały wyraźnie określone jako procedury naziemne, a „zapobieganie oblodzeniu" jako mające zastosowanie do samolotów;
    - „system polepszający widzenie (EVS)" został zmieniony w celu dostosowania do zmiany 34 załącznika 6 ICAO - można to uznać za zmianę czysto edytorską.

52. Definicję „operacji zarobkowego transportu lotniczego" przeniesiono do rozporządzenia ramowego, ponieważ ma ona kluczowe znaczenie w zrozumieniu zakresu różnych załączników do niniejszego rozporządzenia.

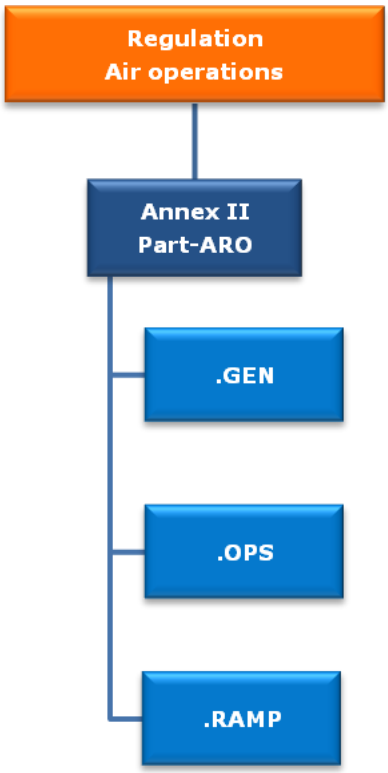
TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Załącznik II – Część ARO

I. Informacje ogólne

53. Część ARO, zgodnie z propozycją zawartą w niniejszej opinii, składa się z trzech podczęści:
    - część ARO, podczęść GEN, wymogi ogólne;
    - część ARO podczęść OPS, określone wymogi dotyczące operacji lotniczych;
    - część ARO, podczęść RAMP, wymogi dla inspekcji na ziemi dotyczących statków powietrznych operatorów podlegających nadzorowi ustawowemu innego państwa.

Rysunek 3: Załącznik II – Część ARO



54. Tekst zaproponowany w niniejszej opinii odzwierciedla zmiany wprowadzone do wstępnych wniosków Agencji (opublikowane w NPA 2008-22b oraz 2009-02d) w wyniku konsultacji publicznych, jak również dalszych zmian, które zostały dokonane na podstawie analizy i oceny reakcji na otrzymane uwagi (CRD). Podczęść GEN części ARO została w znacznym stopniu dostosowana do podczęści GEN części ARA (wymogi organów dotyczące załóg lotniczych). Przepisy dla operatorów wymagające złożenia deklaracji dotyczącej działalności mają zastosowanie wyłącznie dla operacji lotniczych i nie zostały uwzględnione w projekcie rozporządzenia w sprawie załóg lotniczych

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

(część ARA). Wszystkie odnośniki do zasad zostały zmienione, aby odzwierciedlić konwencję nazewnictwa proponowaną zgodnie z decyzją o zmianie struktury zasad:

a. wcześniejsze postanowienia części AR uwzględniono obecnie jako postanowienia „części ARO", („O" dla „operacji" w przeciwieństwie do ARA, gdzie „A" oznacza „załogę lotniczą").

b. wcześniejsza sekcja IV dla AR.GEN jest obecnie oddzielną podczęścią „ARO.RAMP".

c. wcześniejsza podczęść AR.OPS otrzymała nową nazwę „ARO.OPS".

Z wyjątkiem części ARO podczęść RAMP, numerowanie przepisów (ostatnie trzy cyfry) pozostały bez zmian.

55. Tabela poniżej przedstawia odwołania do zasad zgodnie z dokumentem reakcji na uwagi (CRD) oraz niniejszą opinią, w kolejności zgodnej z opinią:

Odwołanie do zasady CRD	**Tytuł zasady CRD**	**Odwołanie do zasady opinii**	**Tytuł zasady opinii**
AR.GEN	**Wymogi ogólne**	**ARO.GEN**	**ARO podczęść „Wymogi ogólne"**
---	---	ARO.GEN.005	Zakres
AR.GEN.115	Dokumentacja nadzoru	ARO.GEN.115	Dokumentacja nadzoru
AR.GEN.120	Sposoby spełnienia wymagań	ARO.GEN.120	Sposoby spełnienia wymagań
AR.GEN.125	Informacje przekazywane Agencji	ARO.GEN.125	Informacje przekazywane Agencji
AR.GEN.135	Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa	ARO.GEN.135	Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa
AR.GEN.200	System zarządzania	ARO.GEN.200	System zarządzania
AR.GEN.205	Stosowanie kwalifikowanych podmiotów	ARO.GEN.205	Przydzielanie zadań
AR.GEN.210	Zmiany w systemie zarządzania	ARO.GEN.210	Zmiany w systemie zarządzania
AR.GEN.220	Prowadzenie dokumentacji	ARO.GEN.220	Prowadzenie dokumentacji
AR.GEN.300	Stały nadzór	ARO.GEN.300	Nadzór
AR.GEN.305	Program nadzoru	ARO.GEN.305	Program nadzoru
AR.GEN.310	Procedura wstępnej certyfikacji - organizacje	ARO.GEN.310	Procedura wstępnej certyfikacji - organizacje
AR.GEN.315	Procedura wydawania, odnawiania, przedłużania lub zmieniania licencji, uprawnień, certyfikatów lub zaświadczeń — osoby	ARO.GEN.315	Procedura wydawania, odnawiania, przedłużania lub zmieniania licencji, uprawnień, certyfikatów lub zaświadczeń — osoby
AR.GEN.330	Zmiany - organizacje	ARO.GEN.330	Zmiany - organizacje
AR.GEN.345	Zgłoszenia - organizacje	ARO.GEN.345	Zgłoszenia - organizacje
AR.GEN.350	Nieprawidłowości i działania naprawcze — organizacje	ARO.GEN.350	Nieprawidłowości i działania naprawcze — organizacje

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do zasady CRD	Tytuł zasady CRD	Odwołanie do zasady opinii	Tytuł zasady opinii
AR.GEN.355	Środki egzekwowania - osoby	ARO.GEN.355	Nieprawidłowości i środki egzekwowania - osoby
AR.OPS	**Operacje lotnicze**	**ARO.OPS**	**ARO-Podczęść „Operacje lotnicze”**
AR.OPS.100	Wydawanie certyfikatu operatora lotniczego	ARO.OPS.100	Wydawanie certyfikatu operatora lotniczego
AR.OPS.105	Umowy o dzielenie oznaczeń linii	ARO.OPS.105	Umowy o dzielenie oznaczeń linii
AR.OPS.110	Umowy leasingu	ARO.OPS.110	Umowy leasingu
AR.OPS.200	Procedura wydawania zatwierdzenia szczególnego	ARO.OPS.200	Procedura wydawania zatwierdzenia szczególnego
AR.OPS.205	Zatwierdzenie wykazu wyposażenia minimalnego	ARO.OPS.205	Zatwierdzenie wykazu wyposażenia minimalnego
AR.OPS.210	Obszar lokalny	ARO.OPS.210	Określenie obszaru lokalnego
---	---	ARO.OPS.215	Zatwierdzenie operacji śmigłowcowych w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym
---	---	ARO.OPS.220	Zatwierdzenie operacji śmigłowcowych w miejscu wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego
---	---	ARO.OPS.225	Zatwierdzenie operacji na lotnisku izolowanym
AR.GEN	**AR.GEN Sekcja IV**	**ARO.RAMP**	**ARO-Podczęść „Kontrole na ziemi”**
AR.GEN.405	Zakres	ARO.RAMP.005	Zakres
AR.GEN.415	Postanowienia ogólne	ARO.RAMP.100	Postanowienia ogólne
AR.GEN.420	Kryteria ustalania priorytetów	ARO.RAMP.105	Kryteria ustalania priorytetów
AR.GEN.425	Gromadzenie informacji	ARO.RAMP.110	Gromadzenie informacji
AR.GEN.430	Kwalifikacje inspektorów przeprowadzających kontrole na ziemi	ARO.RAMP.115	Kwalifikacje inspektorów przeprowadzających kontrole na ziemi
---	---	ARO.RAMP.120	Zatwierdzanie organizacji szkoleniowych
AR.GEN.435	Sposób przeprowadzania kontroli na ziemi	ARO.RAMP.125	Sposób przeprowadzania kontroli na ziemi
AR.GEN.440	Kategoryzacja nieprawidłowości	ARO.RAMP.130	Kategoryzacja nieprawidłowości
AR.GEN.445	Działania po wykryciu nieprawidłowości	ARO.RAMP.135	Działania po wykryciu nieprawidłowości
AR.GEN.450	Zatrzymanie statku powietrznego	ARO.RAMP.140	Zatrzymanie statku powietrznego
AR.GEN.455	Sprawozdawczość	ARO.RAMP.145	Sprawozdawczość
AR.GEN.460	Zadania koordynacyjne Agencji	ARO.RAMP.150	Zadania koordynacyjne Agencji
AR.GEN.465	Sprawozdanie roczne	ARO.RAMP.155	Sprawozdanie roczne
AR.GEN.470	Upublicznianie informacji	ARO.RAMP.160	Upublicznianie informacji

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do zasady CRD	Tytuł zasady CRD	Odwołanie do zasady opinii	Tytuł zasady opinii
Część-AR	**Załączniki**	**Część ARO**	**Załączniki**
Załącznik IV	Certyfikat przewoźnika lotniczego	Załącznik I	Certyfikat przewoźnika lotniczego
Załącznik V	Wymagania operacyjne	Załącznik II	Wymagania operacyjne
Załącznik VI	Wykaz zatwierdzeń szczególnych	Załącznik III	Wykaz zatwierdzeń szczególnych
Załącznik I	Standardowy formularz sprawozdania	Załącznik IV	Standardowy formularz sprawozdania
Załącznik II	Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli na ziemi	Załącznik V	Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli na ziemi
Załącznik III	Sprawozdanie z kontroli na ziemi	Załącznik VI	Sprawozdanie z kontroli na ziemi

Tabela 1: Zestawienie odnośników CRD do części ARO

II. Konsultacje

56. Zawiadomienie NPA 2008-22 opublikowano na stronie internetowej EASA (http://www.easa.europa.eu) w dniu 31 października 2008 r. Zawiadomienie NPA 2009-02 opublikowano w dniu 30 stycznia 2009 r. Okres konsultacji dla tych NPA wydłużono zgodnie z art. 6 ust. 6 procedury prawotwórczej[7] na wniosek interesariuszy, w celu zapewnienia zazębienia się okresów konsultacyjnych dla pierwszego rozszerzenia NPA[8]. Do daty zamknięcia, czyli do 28 maja 2009 r. (NPA 2008-22) oraz 31 lipca 2009 r. (NPA 2009-02), Agencja otrzymała łącznie 9 405 reakcji dotyczących części AR oraz OR od ponad 400 komentatorów, w tym od krajowych organów lotniczych, organizacji zawodowych, prywatnych firm i osób indywidualnych. Ogólna liczba komentarzy do obu zawiadomień NPA wyniosła 18 243.

57. Przeglądu komentarzy dokonano zgodnie ze wspólnym podejściem Agencji i Komisji Europejskiej do rozszerzenia kompetencji UE oraz zgodnie z ustaleniami Zarządu oraz Komitetu EASA[9].

58. Zmienione teksty zasady omówiono szczegółowo z grupami rewizyjnymi tworzenia zasad, utworzonymi dla zawiadomień NPA 2008-22 oraz 2009-02. Skład grup rewizyjnych oparto na składzie grup przygotowania wstępnych przepisów, utworzonych do zadań w zakresie tworzenia przepisów OPS.001 oraz FCL.001. Członkostwo w grupach przygotowania wstępnych przepisów rozszerzono w celu uwzględnienia dodatkowych przedstawicieli interesariuszy oraz jednego przedstawiciela Wydziału standaryzacji Agencji, zgodnie z zasadami procedur dot.

---

7 Decyzja Zarządu EASA 08-2007 zmieniająca i zastępująca procedurę prawotwórczą, przyjętą na spotkaniu Zarządu 03-2007 w dniu 13 czerwca 2007 r. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

8 W szczególności NPA 2008-22 w sprawie wymogów organów i organizacyjnych oraz NPA 2009-02 w sprawie przepisów wykonawczych dla operacji lotniczych operatorów UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

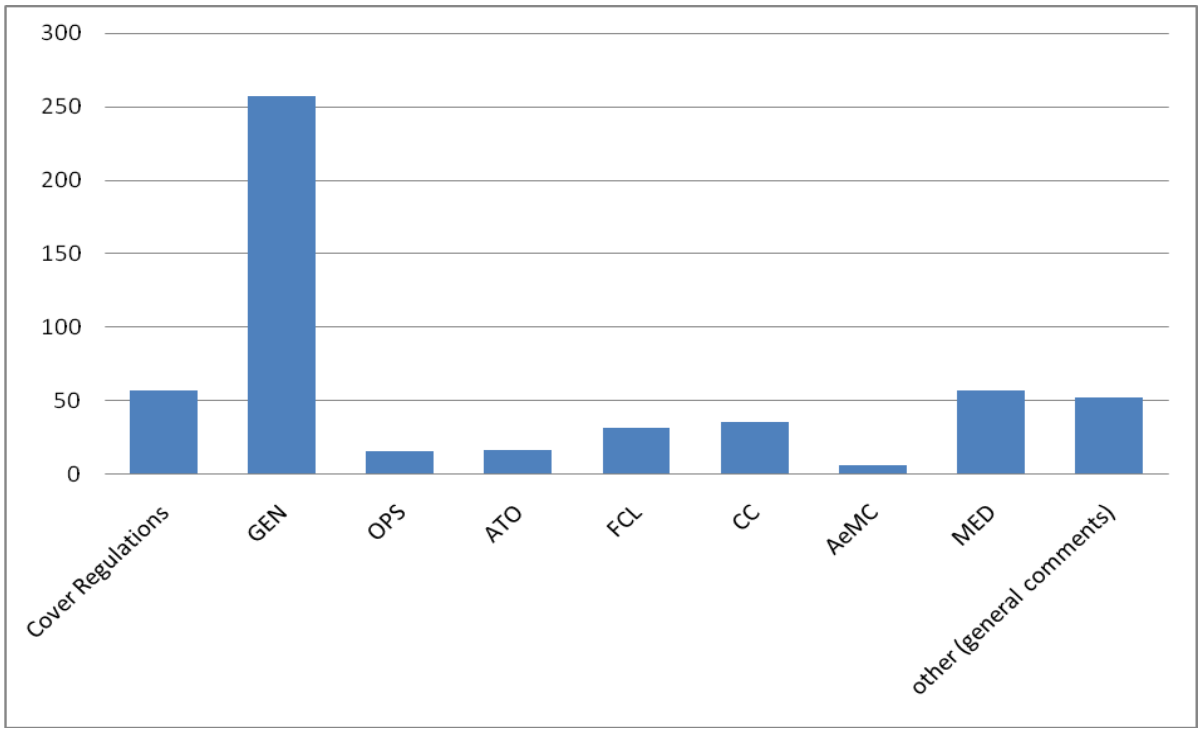
9 http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

członkostwa grup tworzenia przepisów. Część AR rozpatrywano razem z częścią OR w celu zapewnienia spójności wyników oraz skuteczności procesu przeglądu. Proces przeglądu obejmował również ścisłą koordynację z grupami rewizyjnymi utworzonymi dla wymogów technicznych operacji lotniczych (OPS) (NPA 2009-02b) oraz konsultację grup rewizyjnych utworzonych dla drugiego rozszerzenia (lotniska, zarządzanie ruchem lotniczym, służby żeglugi powietrznej).

59. Dokument CRD dla części AR oraz części OR zawierający streszczenie komentarzy oraz powiązane reakcje Agencji, jak również zmieniony tekst, opublikowano na stronie internetowej Agencji w dniu 4 października 2010 r. CRD zawierały listy wszystkich osób lub organizacji, które udzieliły komentarzy. Do dnia zamknięcia, czyli do 6 grudnia 2010 r., Agencja otrzymała 1 020 reakcji do części AR oraz części OR od ponad 70 komentatorów, w tym władz lotniczych z Austrii, Belgii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Niemiec, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji, Włoch, Zjednoczonego Królestwa oraz organizacji zawodowych, organizacji non-profit, prywatnych firm oraz kilku osób. Amerykańska Federalna Administracja ds. Lotnictwa (FAA) również zapoznała się z CRD i nie zgłosiła uwag. Spośród wszystkich otrzymanych reakcji, 530 dotyczyło części AR, a 490 części OR. Większość reakcji dotyczyła podczęści GEN. Około 20% z 1 020 reakcji dotyczyło AMC oraz GM do części AR oraz części OR.

Wykres poniżej przedstawia podział reakcji wyłącznie na część AR dla różnych podczęści.

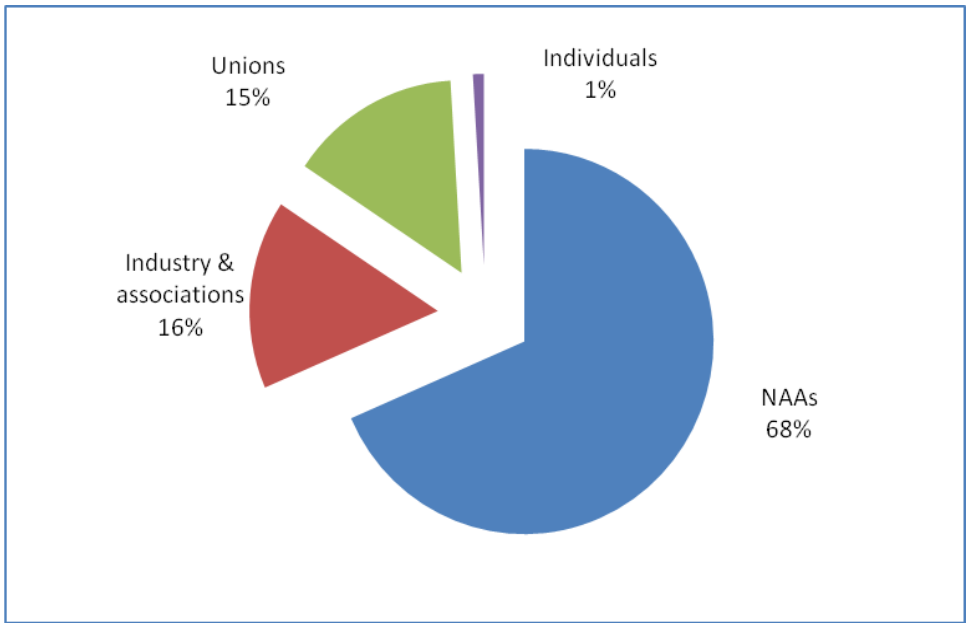


Rysunek 4: Reakcje na część AR - podział

60. Pochodzenie reakcji przedstawiono poniżej. Uwzględniając fakt, że reakcje pochodzące od stowarzyszeń reprezentujących przemysł wysyłano zazwyczaj w

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

imieniu poszczególnych członków, można założyć, że udział stowarzyszeń przemysłowych nie został odpowiednio przedstawiony na wykresie. Nie zaskakuje jednak fakt, że większość reakcji pochodziła od krajowych władz lotniczych.



Rysunek 5: Reakcje na część AR - pochodzenie

III. Zakres i zastosowanie

61. Chociaż niniejsza opinia dotyczy wyłącznie operacji CAT, część ARO, zgodnie z sugestią niniejszej opinii, stosuje się do wszystkich rodzajów operacji lotniczych, w tym operacji zarobkowych innych niż CAT, niezarobkowych operacji realizowanych złożonym statkiem powietrznym napędzanym silnikiem oraz statkiem powietrznym innym niż złożony statek powietrzny napędzany silnikiem. Celem tego jest zapewnienie dokładności i spójności zasad dla wszystkich rodzajów operacji lotniczych (zarobkowych i niezarobkowych) w końcowym etapie procesu dostosowania. Podkreśla się, że każdy wymóg organu, który ma również obowiązywać w przypadku operacji innych niż CAT, pozostanie w toku aż do momentu przyjęcia opinii zawierających stosowne wymogi techniczne (np. część NCC, część NCO, część SPO).

    Podczęść GEN części ARO definiuje wspólne wymogi dla właściwych organów; składa się ona z trzech sekcji:

    - Sekcja 1 Informacje ogólne;
    - Sekcja 2 Zarządzanie; oraz
    - Sekcja 3 Nadzór, certyfikacja oraz egzekwowanie.

62. Wdrażają one stosowne artykuły rozporządzenia podstawowego w zakresie interakcji pomiędzy zatwierdzonymi organizacjami oraz właściwą władzą, współpracy i wymiany informacji pomiędzy właściwymi organami oraz Agencją, zatwierdzania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań względem tych określonych przez Agencję, potrzeby niezwłocznej reakcji na problem bezpieczeństwa oraz warunków w zakresie wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania i cofania

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

certyfikatów oraz zatwierdzeń. Podczęść GEN w dalszej części zawiera wymogi dotyczące organizacji oraz systemów zarządzania kompetentnych organów, które są bezpośrednio właściwe w odniesieniu do nadzoru kompetentnych organów.

Rozporządzenie podstawowe	**Wymogi dotyczące organów**
Artykuł 2 ust. 2 lit. D) Cele Artykuł 15 Sieć informacyjna	Program bezpieczeństwa (art. 3 rozporządzenia ramowego)
Artykuł 18 Środki Agencji Artykuł 19 Opinie, specyfikacje certyfikacyjne i materiały zawierające wytyczne	Sposoby spełnienia wymagań (ARO.GEN.120)
Artykuł 7 Piloci	Zdolności sprawowania nadzoru (art. 4 rozporządzenia ramowego) Nadzór (ARO.GEN.300) Program sprawowania nadzoru (AOR.GEN.305) Procedura wstępnej certyfikacji (ARO.GEN.310 i 315) Zmiany – organizacje (ARO.GEN.330) Nieprawidłowości — organizacje (ARO.GEN.350) Nieprawidłowości i środki egzekwowania - osoby (ARO.GEN.355)
Artykuł 7 Piloci (ATO, AeMC, FSTD)	
Artykuł 8 Operacje lotnicze	
Artykuł 8 ust. 4 Operacje lotnicze - Personel pokładowy	
Artykuł 10 Nadzór i egzekwowanie przepisów	Nadzór (ARO.GEN.300) Program nadzoru (ARO.GEN.305) Nieprawidłowości i działania naprawcze - organizacje (ARO.GEN.350) Nieprawidłowości i środki egzekwowania - osoby (ARO.GEN.355)
Artykuł 13 + załącznik V – Kwalifikowane jednostki	Przydzielanie zadań (ARO.GEN.205)
Artykuł 15 Sieć informacyjna	Informacje przekazywane Agencji (ARO.GEN.125) Program nadzoru (ARO.GEN.305) System zarządzania (ARO.GEN.200)
Artykuł 14 Zapewnienie elastyczności podejścia Artykuł 15 Sieć informacyjna Artykuł 22 ust. 1 Certyfikacja operacji lotniczych	Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa (ARO.GEN.135)
Artykuł 24 Kontrola stosowania przepisów	System zarządzania (ARO.GEN.200) Zmiany w systemie zarządzania (ARO.GEN.210)
Artykuł 54 Inspekcje w państwach członkowskich	Zmiany w systemie zarządzania (ARO.GEN.210) Prowadzenie dokumentacji(ARO.GEN.220)

Tabela 2: Artykuły rozporządzenia podstawowego i powiązane AR

63. Zgodnie z podejściem całościowym, wymogi w podczęści GEN przygotowano z myślą o zapewnieniu spójności oraz kompatybilności na tyle, na ile to możliwe, określając właściwe zasady w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi lotniczej oraz zdatności do lotu. Biorąc pod uwagę ich ogólny charakter, proponowane przepisy wykonawcze w należyty sposób uwzględniają elementy krytyczne (CE)

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

systemu kontroli bezpieczeństwa zdefiniowane przez ICAO[10], a w szczególności w odniesieniu do poniższych:

- CE-3: System krajowego lotnictwa cywilnego oraz funkcje nadzoru bezpieczeństwa
- CE-4: Kwalifikacja i szkolenie personelu technicznego
- CE-5: Wytyczne techniczne, narzędzia oraz postanowienia w zakresie informacji krytycznych dla bezpieczeństwa
- CE-6: Obowiązki w zakresie licencjonowania, certyfikacji, upoważniania lub zatwierdzania
- CE-7: Zobowiązania w zakresie nadzoru
- CE-8: Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa.

64. Standardy ICAO dotyczące wdrażania Krajowego Programu Bezpieczeństwa (SSP) wymagają od państwa opracowania mechanizmów mających zapewnić skuteczne monitorowanie elementów krytycznych 11. Dlatego też wymogi zaproponowane w podczęści GEN będą wspierały państwa członkowskich w ich wysiłkach związanych z SSP.11

65. Proponowane zasady w dalszym ciągu czerpią z odpowiednich przepisów zawartych w EU-OPS podczęść C „Certyfikacja operatora oraz nadzór"[12] oraz przepisów istniejących w JAA JIP. Przepisy wykonawcze (IR) oraz powiązane akceptowalne sposoby spełniania wymagań (AMC) w podczęści GEN do części ARO są w pełni spójne ze stosownymi standardami w zakresie nadzoru bezpieczeństwa, zawartymi w części 1 dodatku 5 oraz części 3 dodatku 1 załącznika 6 ICAO.

Załącznik 6 ICAO Część 1 - Aneks 5 **Załącznik 6 ICAO Część 3 - Aneks 1**	**Zasady EASA oraz powiązane AMC/GM**
1. Główna legislacja dotycząca lotnictwa	Rozporządzenie podstawowe ORO.GEN.140
2. Specjalne rozporządzenia operacyjne	Rozporządzenie (WE) nr 216/2008; Wymogi zasadnicze Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003[13] Część-ARO, podczęść OPS
3. Struktura CAA oraz funkcje nadzoru bezpieczeństwa	ARO.GEN.200(a)(2) Wystarczająca liczba personelu

[10] Zob. dokument ICAO 9735 *Podręcznik w zakresie kontroli nadzoru bezpieczeństwa*, 2. wydanie - 2006 r., Załącznik C - oceniając skuteczne wdrożenie elementów krytycznych systemu kontroli bezpieczeństwa, zdolność państwa w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem określa się jako część Uniwersalnego programu kontroli nadzoru bezpieczeństwa ICAO.

[11] Zob. załącznik 1 ICAO aneks C oraz załącznik 6 ICAO aneks J „Ramy Krajowego Programu Bezpieczeństwa" § 3.1.

[12] Tabela porównująca zasady dla EU-OPS oraz JAR-OPS 3 została zamieszczona w CRD w części AR oraz części OR, por. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf.

[13] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania. *Dz.U. L 315, z 28.11.2003, s. 1.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Załącznik 6 ICAO Część 1 - Aneks 5 **Załącznik 6 ICAO Część 3 - Aneks 1**	**Zasady EASA oraz powiązane AMC/GM**
	Artykuł 4 rozporządzenia ramowego
4. Wytyczne techniczne	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Wykwalifikowany personel techniczny	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 oraz 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Obowiązki w zakresie licencjonowania i certyfikacji	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Obowiązki w zakresie nadzoru ciągłego	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Rezolucja dot. zagadnień bezpieczeństwa	ARO.GEN.200(a)(1) i ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Tabela 3: Związek pomiędzy odpowiednimi normami ICAO w zakresie nadzoru oraz częścią ARO / częścią ORO

66. Podczęść GEN części ARO, proponując wspólne wymogi, które można stosować do wszystkich rodzajów certyfikatów i zatwierdzeń, wdraża wnioski raportu JAA COrA w zakresie nadzoru dot. działania, dostosowanych procesów zatwierdzania zapewniających spójność w ramach zatwierdzeń organizacji, tam gdzie spójność ta jest niezbędna dla organizacji w celu wdrożenia skutecznych systemów zarządzania (bezpieczeństwem). Cel ICAO polegający na wprowadzeniu SMS we wszystkich obszarach lotnictwa zasadniczo prowadzi do tych samych podstawowych zasad organizacji dot. zarządzania i zatwierdzania.

67. Biorąc pod uwagę, że część ARO opiera się na istniejących zasadach i proponuje wymagania w pełni dostosowane do odpowiednich standardów ICAO w zakresie krajowych systemów kontroli bezpieczeństwo, to zasadnicze zadania organów zdefiniowane w przepisach wykonawczych (IR) proponowanych wraz z niniejszą opinią nie różnią się zasadniczo od zadań obecnie wykonywanych przez właściwe organy. Każde dodatkowe zadanie znajduje swoje uzasadnienie bezpośrednio w rozporządzeniu podstawowym (tj. wdrożenie tych artykułów dotyczących pierwszego rozszerzenia, osiągnięcia głównego celu rozporządzenia podstawowego w zakresie bezpieczeństwa, standaryzacji i harmonizacji) lub w standardach ICAO dotyczących opracowania SSP.

ARO.GEN Sekcja 1 - Informacje ogólne

68. Sekcja 1 stanowi uzupełnienie wymogów dla państw członkowskich zdefiniowanych na poziomie rozporządzenia ramowego (art. 4 - zdolności w zakresie nadzoru), przy czym wymogi ogólne mają zastosowanie do właściwych organów. Jej zasadniczym celem jest usprawnienie współpracy oraz wymiany informacji pomiędzy organami a Agencją oraz pomiędzy samymi organami. Przepisy te pochodzą z wymogów wysokiego poziomu określonych w rozporządzeniu podstawowym (w szczególności art. 5 ust 5., art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 10, art. 15, art. 22 ust. 1 oraz art. 24).

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Sekcja 1 zawiera również obowiązki związane z dokumentacją nadzoru, które uzupełniają odpowiednie przepisy dot. zdolności w zakresie nadzoru zawarte w rozporządzeniu ramowym, odwołując się do elementu krytycznego ICAO CE-5 „Wytyczne techniczne, narzędzia oraz przepisy w zakresie informacji krytycznych dla bezpieczeństwa".

69. Ponadto sekcja 1 zobowiązuje właściwe organy do przekazywania Agencji informacji ważnych pod kątem bezpieczeństwa (ARO.GEN.125(b)). Chociaż w dyrektywie 2003/42/WE[14] określono pojęcie obowiązkowych raportów bezpieczeństwa w przypadku poważnych zdarzeń, to uznano, że powiązane środki wykonawcze[15] nie uwzględniają jednoznacznych wymogów w zakresie potrzeby przekazywania do Agencji w odpowiednim formacie wszystkich dostępnych informacji bezpieczeństwa. Agencję należy zazwyczaj poinformować o kwestiach dotyczących projektowania, danych przydatnych w użytkowaniu (OSD) oraz bezpieczeństwa operacyjnego, określonych w Europejskim Programie Bezpieczeństwa Lotniczego (EASP) lub obszarach konkretnie określonych przez Agencję jako stanowiących obawę w zakresie bezpieczeństwa. Materiał AMC zostanie ujęty w AR.GEN.125(b) jako wynik prac będących obecnie w toku w ramach Wewnętrznego systemu raportowania zdarzeń (IORS) Agencji. Agencja natomiast otrzyma narzędzie niezbędne do opracowywania rocznych przeglądów bezpieczeństwa na wniosek prawodawcy[16].

70. Sekcja 1 obejmuje wymogi w zakresie przetwarzania środków zapewnienia zgodności, będących alternatywnymi do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) przyjętych przez Agencję. Termin akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC), o którym mowa w art. 18 i 19 rozporządzenia podstawowego, jest głównie stosowany do kwalifikowania materiałów technicznych/proceduralnych, które będą wykorzystywane przez państwa członkowskie oraz przemysł w procesie wdrażania rozporządzenia podstawowego i jego przepisów wykonawczych. W tym zakresie AMC przedstawia sposób przestrzegania tej zasady. W związku z faktem, że powiązany materiał wydany przez Agencję nie ma charakteru prawodawczego, nie może on tworzyć obowiązków w stosunku do osób upoważnionych, ale mogą one podjąć decyzję o wykazaniu zgodności z obowiązującymi przepisami za pomocą innych środków. Jednakże w zamyśle prawodawcy materiał ten miał określać pewność prawną dla wnioskodawców oraz przyczyniać się do jednolitego wdrożenia i dlatego też nadał mu domniemanie zgodności z zasadą. AMC zobowiązuje właściwe organy do tego, aby upoważnione osoby pozostające w zgodności z AMC były uznane za postępujące zgodnie z prawem. Jednakże zapewniono elastyczność, ponieważ interesariusze mogą proponować swoim władzom właściwym alternatywne sposoby spełnienia wymagań oraz, o ile wykażą zagwarantowanie równorzędnego poziomu bezpieczeństwa, te alternatywne sposoby spełniania wymagań można następnie zatwierdzić i wdrożyć.

71. Propozycja złożona z dokumentu reakcji na uwagi (CRD) miała na celu zapewnienie jednolitego rozpatrywania tychże alternatywnych sposobów przez właściwe władze

---

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

[15] Artykuł 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Tekst dotyczący EOG *(Dz. U. L 294, z 13.11.2007., s. 3).*

[16] Artykuł 15 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

oraz pełnej przejrzystości, której brakuje w obecnym systemie. Podstawę prawną dla mechanizmu alternatywnych sposobów spełniania wymagań oraz obowiązków właściwych władz można znaleźć w art. 5. ust. 5, art. 7 ust. 6 oraz art. 8 ust. 5 rozporządzenia podstawowego, określających, m.in., że należy przyjąć przepisy wykonawcze określające sposób wydawania, utrzymywania oraz zmieniania certyfikatów i zatwierdzeń. Ponieważ alternatywne sposoby spełniania wymagań to głównie sposoby wykorzystywane przez wnioskodawców w celu stworzenia zgodności z przepisami wykonawczymi, Agencja uznała za niezbędne stworzenie procesu zarówno dla wnioskodawców, jak i władz, zajmującego się tymi środkami alternatywnymi sposobami. Jeśli chodzi o rolę i obowiązki Agencji, to ich podstawa prawna znajduje się w uprawnieniach przypisanych Agencji w zakresie monitorowania wdrażania przepisów przez właściwe władze oraz standaryzacji ich działania (patrz rozporządzenie podstawowe art. 10 i 24).

72. Dla standaryzacji i harmonizacji, właściwa władza została zobowiązana do powiadamiania Agencji o każdym alternatywnym sposobie spełniania wymagań, który został przez nią zatwierdzony lub z którego korzysta, oraz do udostępniania wszystkim organizacjom i osobom, podległym jej w zakresie nadzoru, alternatywnych sposobów spełniania wymagań wykorzystywanych przez samą władzę w celu osiągnięcia zgodności z obowiązującymi zasadami. Wprowadza to nowe zadanie dla właściwych władz, które można jednak wdrożyć na podstawie istniejących mechanizmów i procedur, ograniczając tym samym dodatkowe obowiązki.

73. Na podstawie komentarzy do zawiadomień NPA oraz reakcji na dokument CRD wyraźnie widać, że większość interesariuszy jako korzystniejsze wybrałaby systematyczne kontrole ex-ante Agencji w zakresie alternatywnych sposobów spełniania wymagań przed ich zatwierdzeniem lub wdrożeniem przez właściwą władzę. Centralnym argumentem jest utrzymanie równych szans oraz wyeliminowanie niepewności wiążących się z faktem, że alternatywne sposoby spełniania wymagań zatwierdzone przez właściwe władze bez interwencji Agencji mogą być następnie poddane w wątpliwość, np. podczas kontroli standaryzacyjnej. Rozporządzenie podstawowe nie zawiera upoważnienia dla Agencji w zakresie zatwierdzenia ex-ante, ponieważ to państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za wdrożenie zasad. W rezultacie zagadnień tych nie można uwzględnić w obecnym systemie prawnym. Jednakże w celu uwzględnienia obaw interesariuszy, przewiduje się element łagodzący polegający na wyraźnym uznaniu zobowiązania właściwych władz do stworzenia systemu mającego za zadanie w sposób spójny oceniać i kontrolować wszystkie alternatywne sposoby spełniania wymagań stosowane przez te władze oraz organizację będące po ich nadzorem. W tym kontekście należy zauważyć, że stosowanie alternatywnych sposobów spełniania wymagań zatwierdzonych przez właściwą władzę ogranicza się do danej organizacji. Inne organizacje pragnące stosować te same alternatywne sposoby spełniania wymagań muszą dokonać ich ponownego rozpatrzenia wraz z właściwą władzą.

74. W odpowiedzi na reakcje na CRD, Agencja uprościła również definicje, usuwając pojęcie „dodatkowych sposobów spełniania wymagań" i rozszerzając definicję „alternatywnych sposobów spełniania wymagań", tak aby obejmowała ona sposoby stanowiące alternatywę dla istniejących AMC oraz nowe sposoby w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem podstawowym oraz jego przepisami wykonawczymi, w sytuacji gdyby Agencja nie przyjęła powiązanych AMC.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

ARO.GEN Sekcja 2 - Zarządzanie

75. Zasady w sekcji 2 zobowiązują właściwe organy do opracowania i utrzymywania systemu zarządzania w celu przestrzegania zobowiązań oraz do przekazywania obowiązków zgodnie z opisem w części ARO. Główne elementy takiego systemu zarządzania powielają typowe wymagania systemu zarządzania obowiązujące dla organizacji:

    - udokumentowane zasady i procedury;
    - wystarczająca liczba odpowiednio wykwalifikowanego personelu, w tym obowiązek planowania dostępności personelu;
    - wyznaczanie personelu zarządzającego dla różnych obszarów działalności;
    - odpowiednie obiekty i zakwaterowanie;
    - funkcja monitorowania zgodności z wymaganiami systemu zarządzania, w tym wyznaczenie osoby lub grupy osób odpowiedzialnych za działanie funkcji monitorowania zgodności z wymaganiami;
    - konieczność zapewnienia zgodności realizacji zadań certyfikacji i nadzoru w imieniu właściwego organu z obowiązującymi wymogami;
    - system identyfikacji zmian, które wpływają na system zarządzania oraz podejmowania działań w celu zapewnienia jego skuteczności; oraz
    - system prowadzenia dokumentacji w celu zapewnienia możliwości śledzenia wykonanych działań.

76. Wymogi systemu zarządzania uzupełnia się o konkretny wymóg polegający na opracowaniu procedur w zakresie skutecznej wymiany informacji oraz wspierania innych organów, które uszczegóławiają wymogi art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Zestaw wspólnych wymogów dla systemów zarządzania właściwego organu zaproponowany w sekcji 2 dotyczy bezpośrednio elementów krytycznych ICAO systemów nadzorowania bezpieczeństwa CE-4 „Kwalifikacja i szkolenie personelu technicznego" oraz CE-5 „Wytyczne techniczne, narzędzia oraz zapewnienie bezpieczeństwa informacji krytycznych". Wymagania te wspierają wdrażanie SSP oraz przyczynią się do stworzenia skutecznego systemu nadzoru w celu zachęcenia upoważnionych organizacji do wdrażania systemów zarządzania zgodnie z częścią ORO.

77. Mając na uwadze wsparcie procesu standaryzacji oraz usprawnienie przejścia tego procesu w kierunku ciągłego monitorowania[17], w sekcji 2 zobowiązuje się również właściwe organy do przekazywania Agencji odpowiedniej dokumentacji dotyczącej ich systemu zarządzania i jego zmian.

78. W zakresie ARO.GEN.205, niektóre państwa członkowskie poddały w wątpliwość konkretne postanowienia zawarte w części ARO, twierdząc, że art. 12 rozporządzenia

[17] System stałego monitorowania (Continuous Monitoring Approach - CMA) będzie wiązał się z utworzeniem systemu w celu ciągłego monitorowania państw członkowskich zgodnie ze zharmonizowanym i spójnym podejściem. Monitorowanie zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem państw członkowskich będzie oparte o następujące, cztery kluczowe kroki: (1) gromadzenie i zatwierdzanie danych bezpieczeństwa, (2) analizowanie i pomiar poziomu zdolności w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem, (3) identyfikowanie braków i ocenia powiązanych zagrożeń, (4) opracowanie i wdrożenia strategii zmniejszania ryzyka.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

podstawowego oraz załącznik V w wystarczającym zakresie określają tę kwestię. Agencja z kolei uważa, że rozporządzenie podstawowe nie określa sposobu zapewnienia określonych zobowiązań i dlatego też utrzymuje postanowienia w zmienionej wersji: obecna zasada określa przydział przez właściwy organ zadań w zakresie certyfikacji i nadzoru osobom prawnym i fizycznym oraz skupia się na kryteriach, które należy spełnić. Tak konkretne zasady mają na celu zagwarantowanie, że każde zadanie certyfikacji lub nadzoru realizowane w imieniu właściwego organu jest zgodne z obowiązującymi wymogami; podobnie jak w przypadku wymogów dla organizacji w zakresie działań dot. zamówień będących w jej zakresie zatwierdzania. Ta nowa zasada wdrożeniowa dotyczy bezpośrednio zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w działaniach certyfikacji oraz nadzoru właściwego organu, jak również jednolitego wdrożenia stosownych przepisów podstawowego rozporządzenia. Nowa zasada nie narusza elastyczności, którą państwa członkowskie posiadają w zakresie wyznaczania co najmniej jednego podmiotu jako właściwego organu, zgodnie z definicją w art. 4.1 rozporządzenia ramowego; dotyczy ona każdego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie.

79. Chociaż postanowienia w sekcji 2 wywodzą się z istniejących wymogów, np. tych zawartych w sekcjach B do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 w zakresie organizacji właściwego organu, kwalifikacji i szkolenia, procedur, obiektów, prowadzenia dokumentacji i innych, wymagają one od właściwych organów realizacji nowych zadań:

    a. przekazywanie do Agencji procedur oraz ich zmian, informacji w zakresie zmian mających wpływ na system zarządzania (ARO.GEN.200(d) i ARO.GEN.210(c));

    b. definicja oraz wdrożenie procedur w zakresie udziału we wzajemnej wymianie informacji oraz wsparciu innych właściwych organów ARO.GEN.200(c); oraz

    c. wdrożenie systemu monitorowania spełniania wymagań, obejmującego audyt wewnętrzny oraz procesy zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)), w tym wdrożenie systemu wstępnej i ciągłej oceny osób prawnych i fizycznych wykonujących zadania certyfikacji i nadzoru w imieniu właściwego organu (ARO.GEN.205).

80. Podczas gdy w przypadku zadań a. i b. można zakładać, że właściwe organy mogą polegać na istniejących zasobach i kanałach komunikacji, to przyjmuje się, że wdrożenie zadania c. może wymagać dodatkowych zasobów. Obowiązki państw członkowskich w zakresie zapewnienia niezbędnych zdolności w zakresie nadzoru oraz zasobów na rzecz właściwych organów w celu wykonywania ich zadań zgodnie z obowiązującymi wymogami zostały wyraźnie określone w art. 4 ust. 4 rozporządzenia ramowego. Ma to stanowić podstawę prawną do zapewnienia możliwości sfinansowania wszystkich dodatkowych zadań. W tym kontekście warto zauważyć, że skuteczny system zarządzania, obejmujący monitorowanie zapewnienia zgodności oraz zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa, również przyczyni się do zapewnienia oszczędności w procesach certyfikacji i nadzoru oraz do usprawnienia wdrożenia SSP.

81. Dodatkowo, przepisy w sekcji 2 obecnie przedstawiają zobowiązania:

    a. dla właściwych organów w zakresie prowadzenia listy wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów dla organizacji, certyfikatów kwalifikacji FSTD oraz licencji, certyfikatów lub zaświadczeń dla personelu (ARO.GEN.220(b));

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

b. dla właściwych organów w zakresie prowadzenia dokumentacji oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań proponowanych przez organizacje podlegające certyfikacji oraz oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań wykorzystywanych przez sam właściwy organ; (ARO.GEN.220(a)(11)); oraz

c. w zakresie wdrażania systemu planowania dostępności personelu (ARO.GEN.200(a)(2)).

82. Chociaż bieżące zasady nie zawierają tak wyraźnych wymogów, można zakładać, że właściwe organy wdrożyły systemy wymagane do zachowania zgodności z nowymi wymaganiami, jako część ich zarządzania certyfikatami i zezwoleniami oraz zarządzania personelem.

ARO.GEN Sekcja 3 - Nadzór, certyfikacja oraz egzekwowanie

83. Niniejsza sekcja w ramach części ARO podczęść GEN zawiera elementy niezbędne dla właściwego organu w zakresie sposobu interakcji z upoważnionymi organizacjami i osobami. Opisuje ona ogólne zasady nadzoru, elementy programu nadzoru oraz uszczegóławia określone działania, role oraz obowiązki właściwych organów w zakresie procesów certyfikacji, ciągłego nadzoru oraz egzekwowania. Jest oparta na istniejących procedurach zawartych w istniejących rozporządzeniach. Zasady dot. nadzoru uwzględniają wymogi wysokiego poziomu zawarte w rozporządzeniu podstawowym, których zadaniem jest zapewnienie, że nadzór nie ogranicza się do organizacji oraz osób certyfikowanych przez właściwy organ.

84. Stosowne przepisy wywodzą się z JAA JIP do JAR-OPS oraz JAR-FCL, oraz z istniejących wymogów sekcji B zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1702/2003[18] oraz 2042/2003. Stosowne artykuły rozporządzenia podstawowego dla OPS to: 8 ust. 5; dla FCL: 7 ust. 6; dla wspólnego nadzoru: art. 10, 11 oraz 15. W odpowiedzi na informację zwrotną od interesariuszy, bardziej szczegółowe instrukcje dot. wstępnej certyfikacji i nadzoru, opisujące w szczególności procesy, kwalifikacje personelu oraz stosowność liczby, terminu ważności licencji oraz ocen dla instruktorów lotu itp. zostaną zawarte w AMC oraz GM.

85. Propozycja przedstawiona z zawiadomieniem NPA zawierała elementy pochodzące z zaleceń COrA w zakresie wydawania pojedynczych certyfikatów organizacjom, które posiadają zatwierdzenia zgodnie z więcej niż jedną częścią. Analiza komentarzy do zawiadomień NPA wyraźnie wykazała, że pojęcie „pojedynczego certyfikatu" nie jest aprobowane: obawy przemysłu dotyczą faktu, że ICAO nie wymaga „ogólnego" zatwierdzenia organizacji oprócz AOC, w ten sposób pojedynczy certyfikat stworzyłby precedens europejski bez międzynarodowego uznania. Właściwe organy wyjaśniły, że warunki w zakresie wydania pojedynczego certyfikatu oraz powiązanie pomiędzy samodzielnym certyfikatem organizacji a certyfikatami właściwymi dla obszarów (AOC, ATO, AeMC) nie zostały wyraźnie określone. Ponadto stwierdziły, że pojedynczy certyfikat organizacji stworzyłby znacznie zwiększone obciążenie pracą dla organów, co jest nieuzasadnione w kontekście bezpieczeństwa. Ponieważ główne cele kryjące się pod pojęciem pojedynczego certyfikatu organizacji można osiągnąć bez

[18]Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady 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, s. 6.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

zobowiązywania do wydania pojedynczego certyfikatu, Agencja zgodziła się na nieutrzymywanie tego pojęcia. Rzeczywiście, w kontekście skutecznego nadzoru dużo ważniejsza jest racjonalizacja programu nadzoru dla organizacji posiadających zatwierdzenia zgodnie z więcej niż jedną częścią niż wydawanie samodzielnego certyfikatu organizacji. Zaliczanie elementów audytu dla organizacji certyfikowanych zgodnie z więcej niż jedną częścią jest dozwolone, zgodnie z opisem w AMC do ARO.GEN.305.

86. Zawiadomienie NPA obejmowało również propozycję w zakresie wspólnego nadzoru[19] mającą na celu utworzenie podstaw do zapewnienia najskuteczniejszego nadzoru nad tymi działaniami, które nie są ograniczone geograficznie do państwa członkowskiego, w którym wydano certyfikat. Głównym celem przepisów dot. wspólnego nadzoru jest rozpoczęcie nadzoru w wymiarze europejskim, poprzez zachęcenie do jak najlepszego wykorzystania środków nadzoru w skali lokalnej, jednocześnie dopilnowując, aby wszystkie osoby, organizacje lub statki powietrzne podlegały regularnemu nadzorowi. Wdrożyłoby to niektóre ze szczegółowych rekomendacji dla Konferencji dyrektorów generalnych lotnictwa cywilnego poświęconej globalnej strategii nadzoru bezpieczeństwa (która odbyła się w obiektach ICAO w 1997 r.), podczas której podkreślono potrzebę uzgodnienia oraz harmonizacji przepisów oraz procedur dot. oceny nadzoru bezpieczeństwa na poziomie globalnym oraz wskazano korzyści płynące z przyjęcia regionalnego ukierunkowania. Propozycja Agencji była szeroko komentowana. Większość komentarzy pochodziła od właściwych organów i wyrażano w nich obawy dotyczące możliwego rozmycia się obowiązków nadzoru oraz praktycznych aspektów współpracy pomiędzy organami tam, gdzie różne systemy prawne lub bariery językowe stanowiłyby potencjalną przeszkodę. Obawy przemysłu wskazywały głównie na dodatkowe obciążenie oraz możliwe powielanie nadzoru nad organizacjami działającymi w kilku państwach członkowskich.

87. Zgodnie z rekomendacjami wyrażonymi przez grupy rewizyjne AR/OR oraz po wydzielonym spotkaniu przedstawicieli Grupy Doradczej Krajowych Organów (AGNA), w dalszej mierze doprecyzowano stosowne przepisy sekcji 3 ARO.GEN, aby uwzględnić główne obawy wyrażone przez interesariuszy. Podejście oparte na ryzyku zasadniczo dotyczące priorytetów bezpieczeństwa określonych w Krajowym Planie Bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia ramowego, będzie stosowane do określenia zakresu nadzoru dla działań wykonywanych na terytorium państwa członkowskiego przez osoby lub organizacje niecertyfikowane przez właściwy organ. Główny obowiązek właściwego organu, który wydał certyfikat, pozostaje bez zmian. Propozycja została uzupełniona o przepisy dot. współpracy na zasadzie dobrowolnej w formie porozumień pomiędzy organami, tak aby istniała możliwość wykonywania niektórych zadań nadzoru przez organ, na terytorium którego działalność ma miejsce, tym samym zwiększając przejrzystość tychże działań. Powinno to zachęcić właściwe organy do najlepszego wykorzystania swoich zasobów w skali lokalnej. Przepisy wykonawcze dotyczące nieprawidłowości oraz egzekwowania (ARO.GEN.350 oraz ARO.GEN.355) zostały odpowiednio zmienione. ARO.GEN.350 zmieniono również pod kątem spójności z ARA.CC w celu uwzględnienia fałszerstwa i nadużycia. Dodano nowy ustęp ARO.GEN.300(f), w którym ujęto postanowienie dla właściwych organów dot. gromadzenia i przetwarzania wszelkich informacji uznanych za przydatne w kontekście nadzoru, który opiera się na przepisie

[19] Pojęcie „kolektywnego nadzoru" zastosowane w nocie wyjaśniającej do NPA 2008-22 zastąpiono pojęciem „wspólnego nadzoru", które lepiej odzwierciedla odpowiednie przepisy.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

wcześniej zdefiniowanym w AR.GEN.425(a), ponieważ gromadzenie tychże informacji dotyczy nie tylko kontroli na ziemi. Postanowienie to będzie wspierało określenie priorytetów bezpieczeństwa w obliczu wdrażania nadzoru opartego na ryzyku oraz ciągłego monitoringu.

88. Chociaż Agencja zmieniła swoją propozycję w zakresie wspólnego nadzoru w celu uwzględnienia głównych obaw wyrażanych przez państwa członkowskie, to w dalszym ciągu kładzie nacisk na znaczenie rozszerzenia nadzoru na wszystkie działania w ramach terytorium państwa członkowskiego oraz lepszą współpracę pomiędzy właściwymi organami państw członkowskich, aby możliwe było sprostanie wyzwaniom wspólnego rynku. Rosnąca liczba pilotów oraz operatorów może korzystać ze swoich uprawnień w państwie UE innym niż państwo zasadniczo odpowiedzialne za ich nadzór. Dlatego też Agencja sugeruje przeprowadzenie przeglądu wdrożenia przepisów dot. wspólnego nadzoru oraz odpowiedniego funkcjonowania systemu nadzoru w przyszłości, nie tylko w celu wykrycia potencjalnych luk w nadzorze na możliwie najwcześniejszym etapie, ale również w celu określenia potrzeby wprowadzenia bardziej konkretnych przepisów mających na celu rozwój nadzoru na poziomie europejskim, zarówno w kontekście bezpieczeństwa, jak i efektywnego wykorzystania zasobów.

89. Innym ważnym elementem proponowanym wraz z NPA było przejście w kierunku nadzoru uwzględniającego ryzyko i funkcjonowanie, również wynikającego z inicjatywy COrA. Na podstawie oceny komentarzy do NPA, dwuletni okres nadzoru, wstępnie zdefiniowany na poziomie przepisu wykonawczego, przesunięto do AMC do AR.GEN.305 dla dokumentu CRD w celu zapewnienia elastyczności. Ta zmiana do poziomu AMC wywołała reakcje interesariuszy wyrażające poważne obawy o wdrożenie na obecnym etapie systemu uwzględniającego wyłącznie ryzyko: twierdzili oni, że systemu tego nie należy przyjmować, zanim upoważnione organizacje nie osiągną wystarczającej dojrzałości w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem, a właściwe organy nie osiągną przejrzystości w działalności dot. bezpieczeństwa, poprzez gromadzenie i analizę właściwych danych. Niektórzy interesariusze nadmieniali ponadto, że zaoferowana elastyczność mogłaby zostać wykorzystana do usprawiedliwienia dalszych redukcji zasobów właściwych organów. W celu uwzględnienia tych obaw, Agencja wyraziła zgodę na przywrócenie dwuletniej przerwy na poziomie przepisu wykonawczego i obecnie proponuje szereg kryteriów w zakresie rozszerzenia lub redukcji standardowego okresu nadzoru. Przepisy te stosuje się do organizacji certyfikowanych przez właściwy organ.

90. Dokonano przeglądu przepisów „pośredniego zatwierdzenia" określonych rodzajów zmian organizacyjnych zaproponowanych w zawiadomieniu NPA. Problem ten ujęto obecnie w ARO.GEN.330 „Zmiany - organizacje", a zmiany sklasyfikowano jako wymagające lub niewymagające wcześniejszego zatwierdzenia przez właściwy organ. Ponadto ujęto przepisy dla organizacji pragnących wdrożyć zmiany bez wcześniejszej zgody właściwego organu: organizacja będzie posiadała procedurę określającą zakres takich zmian oraz opisującą sposób ich zarządzania i przekaże tę procedurę do właściwego organu celem zatwierdzenia (por. ARO.GEN.310(c)). Zmienione przepisy w pełni spełniają intencję „pośredniego zatwierdzenia" lub zmian „do przyjęcia dla organu".

91. Zmieniono proponowane przepisy wykonawcze dot. nieprawidłowości i działań egzekwujących w celu uwzględnienia opisu nieprawidłowości wcześniej zamieszczonego w części OR oraz dostosowania do zmian wprowadzonych w

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

ARO.GEN.300 i ARO.GEN.305 dotyczących wspólnego nadzoru. Ponadto usunięto wszystkie odwołania do kar, ponieważ podlegają one obowiązującym przepisom krajowym wdrażającym art. 68 rozporządzenia podstawowego. Ponownie zdefiniowano okres wdrożenia dla działań naprawczych w celu dostosowania do istniejących wymogów zawartych w zasadach ciągłej zdatności do lotu. Zmieniono tytuł ARO.GEN.355 w celu lepszego dostosowania do tytułu ARO.GEN.350.

92. Uwzględniając fakt, że znaczna część przepisów wykonawczych proponowanych w sekcji 3 ARO.GEN opiera się na istniejących wymogach oraz biorąc pod uwagę zobowiązania państw członkowskich wobec ICAO w zakresie wdrożenia skutecznego systemu nadzoru jako części własnych SSP, zadania nowe lub niebędące częścią wynikającą ze zobowiązań na mocy konwencji chicagowskiej lub JIP zostały ograniczone do zobowiązań w zakresie:
    a. informowania osób oraz organizacji, że podlegają umowie ws. nadzoru zawartej pomiędzy właściwymi organami (ARO.GEN.300(e));
    b. zatwierdzania procedury organizacji dot. zmian niewymagających wcześniejszego zatwierdzenia (ARO.GEN.310(c));
    c. informowania właściwego organu, który wydał certyfikat o wykryciu niezgodności z obowiązującymi wymogami w organizacji certyfikowanej przez właściwą władzę innego państwa członkowskiego lub Agencję oraz określania poziomu niezgodności (ARO.GEN.350(e)); oraz
    d. informowania właściwego organu, który wydał licencję, certyfikat, ocenę lub zatwierdzenie w przypadku niezgodności z obowiązującymi wymogami, wydany przez osobę certyfikowaną przez właściwą władzę innego państwa członkowskiego o jego wykryciu (ARO.GEN.355(e)).
93. Można założyć, że organy mogą korzystać z istniejących zasobów, procesów nadzoru i certyfikacji oraz kanałów komunikacji podczas wykonania tych dodatkowych zadań.

ARO.OPS – Operacje lotnicze

94. Część ARO, podczęść OPS stosuje się do operatorów zarobkowych i niezarobkowych. Definiuje ona proces wnioskowania o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego, zatwierdzeń umów dot. leasingu i dzielenia oznaczeń linii, procedury zatwierdzania konkretnych operacji, zatwierdzania wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), określania lokalnego obszaru, zatwierdzania operacji realizowanych śmigłowcami nad nieprzyjaznym środowiskiem znajdującym się poza obszarem gęsto zaludnionym, zatwierdzania operacji śmigłowcowych w miejscu wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego oraz zatwierdzenia operacji na lotnisku izolowanym.
95. ARO.OPS składa się z dwóch sekcji:
    - ARO.OPS Sekcja 1: Certyfikacja zarobkowych operatorów lotniczych
    - ARO.OPS Sekcja 2: Zatwierdzenia
96. Ta podczęść opiera się na wspólnych procedurach wykonawczych (JIP) JAA właściwych dla JAR-OPS.
97. Główne problemy zgłoszone w odpowiedzi na CRD dotyczyły zatwierdzania umów o dzielenie oznaczeń linii (**ARO.OPS.105**) oraz leasingu (**ARO.OPS.110**). Dokonano

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

znaczących zmian w niektórych przepisach tej sekcji, w szczególności w zakresie przepisów o dzieleniu oznaczenia linii oraz leasingu.

98. W **ARO.OPS.020** usunięto część „Prowadzenie dokumentacji - rejestr certyfikatów i deklaracji operatorów", ponieważ proces prowadzenia dokumentacji w zakresie procesu certyfikacji i deklaracji ujęto w ARO.GEN.220.

99. W **ARO.OPS.100** „Wydawanie certyfikatu operatora lotniczego" nie wprowadzono znaczących zmian. Na podstawie komentarzy wydawało się, że stwierdzenie „i ogólne warunki" nie jest jasne. Stwierdzenie „i ogólne warunki" zostało już ujęte w stwierdzeniu „powiązane specyfikacje operacji" i tym samym zostało usunięte.

100. **ARO.OPS.230** „Zmiany" usunięto, ponieważ w wystarczającym stopniu zostało ono uwzględnione w ARO.GEN.310(c) i (d) oraz ARO.GEN.330.

101. **ARO.OPS.105** „Umowy o dzielenie oznaczeń linii": komentarze dot. dzielenia oznaczeń linii oraz leasingu były podobne do odpowiedniego przepisu w ORO.AOC. Szczegółowe wyjaśnienie zmian oraz uzasadnienie zawarto w nocie wyjaśniającej do części ORO, por. podczęść ORO.AOC.

102. Wprowadzono pewne zmiany edytorskie, a przepis dostosowano do ORO.AOC.115. Odwołanie do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005[20] (listy bezpieczeństwa UE) oraz część TCO zostały usunięte w celu dostosowania do zmian dokonanych w ORO.AOC.115. Zmiany dokonane w ORO.AOC.115 zabraniają operatorowi UE sprzedaży lub wystawiania biletów na loty realizowane przez operatora, na którego nałożono zakaz działalność zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** „Umowy leasingu": przepis został zasadniczo zmieniony. Przepis dot. leasingu bez załogi zostanie ponownie oceniony w trakcie zmiany rozporządzenia nr 2042/2003 (NPA 2010-10 „Część T"). Ponadto, wprowadzono specyficzne wymogi dla zatwierdzania i przywracania zgody na umowy leasingu z załogą, w tym odwołanie do rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.

104. W stosunku do leasingu bez załogi, dodano paragraf w celu zapewnienia, że właściwy organ zatwierdzający umowę będzie współpracował z właściwym organem odpowiedzialnym za nadzór nad statkiem powietrznym zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003 lub dla operacji statku powietrznego, jeśli nie jest to ten sam organ oraz że statek powietrzny leasingowany bez załogi usuwa się z certyfikatu AOC operatora w należytym czasie.

105. Leasing krótkoterminowy w przypadku nieprzewidzianych, pilnych okoliczności operacyjnych lub potrzeb operacyjnych przez określony czas, podlega art. 14 ust. 4 rozporządzenia podstawowego. ACJ OPS1.165 zawiera wytyczne dla właściwego organu oraz najemcy w zakresie leasingu krótkoterminowego. W szeregu komentarzy pojawiła się sugestia uwzględnienia tego ACJ. Jednakże po dokonaniu oceny ACJ uznano, że nie jest to właściwe w obecnych ramach prawnych. Dlatego też zdecydowano się na ujęcie ACJ OPS1.165 w oddzielnym zadaniu w zakresie tworzenia przepisów.

---

[20] 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.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

106. AR.OPS.300 „Procedura certyfikacji", obecnie **ARO.OPS.200** „Procedura wydawania zatwierdzenia szczególnego" została zmieniona w celu uwzględnienia nowo wprowadzonej listy konkretnych wzorów zatwierdzeń dla operacji niezarobkowych (por. załącznik III - Formularz 140 EASA).

107. AR.OPS.305, obecnie **ARO.OPS.205** „Zatwierdzenie wykazu wyposażenia minimalnego": dokonano edycji przepisu w celu poprawy jego przejrzystości. Sformułowanie „... i prowadzić, tam gdzie to właściwe, kontrolę organizacji" zostało usunięte ze względu na fakt, że zatwierdzenie MEL oraz powiązanych procedur konserwacji i operacji jest wyłącznie procesem dokumentującym.

108. Dodano nową zasadę **ARO.OPS.210** „Obszar lokalny". Pojęcie „obszar lokalny" stosuje się w niektórych przepisach w celu określenia konkretnych odstępstw, np. dotyczących zastosowania wymogów szkoleniowych dla załogi lotniczej.

109. Promień obszaru lokalnego ustala właściwy organ, w zależności od lokalnego środowiska i warunków operacyjnych. Szczegółowe wskazówki do tego paragrafu zostaną przedstawione w wytycznych (GM).

110. **ARO.OPS.215** „Zatwierdzenie operacji śmigłowcowych w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym" wprowadza się, aby wymagać prowadzenia operacji bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego w obszarach górzystych i odległych, dla których takie operacje można zatwierdzić, ich przygotowania przez państwo członkowskie oraz wymagać od właściwego organu przeglądu oceny ryzyka oraz uwzględniania uzasadnienia technicznego i ekonomicznego dla prowadzenia takich operacji, przed ich zatwierdzeniem.

111. **ARO.OPS.220** „Zatwierdzenie operacji śmigłowcowych w miejscu wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego" oraz **ARO.OPS.225** „Zatwierdzenie operacji na lotnisku izolowanym" wprowadzono w celu zapewnienia dostępności listy, której dotyczą zatwierdzenia, ponieważ procedury charakterystyczne dla miejsc/lotnisk wymagają oceny właściwego organu przed ich zatwierdzeniem. Zatwierdzenie, niezawierające definicji miejsc lub lotniska, którego dotyczy, nie zapewniłoby właściwej oceny lub opracowania procedur dot. danego miejsca lub lotniska.

ARO.OPS – AOC i specyfikacje operacyjne

112. Formularz AOC, stanowiący obecnie **załącznik I do części-ARO, formularz EASA nr 138**, przygotowano w oparciu o formularz AOC opracowany przez ICAO.

113. Formularz został nieznacznie zmodyfikowany. Usunięto datę ważności, ponieważ AOC wydaje się na czas nieokreślony. Odwołania do CAT i nie-CAT w formularzu specyfikacji operacyjnych przeniesiono do formularza AOC. Oznacza to, że AOC będzie wskazywał, czy operacje wykonywane na mocy AOC są operacjami CAT czy też nie.

114. Formularz specyfikacji operacyjnych zawarty w **załączniku II do części ARO, formularz EASA nr 139** został przygotowany również w oparciu o formularz opracowany przez ICAO. Wprowadzono do niego jednak pewne zmiany. Częściowo ze względu na szerszy zakres (wszyscy operatorzy UE prowadzący działalność zarobkową muszą posiadać AOC), ale również ze względu na zmiany w terminologii,

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

konkretne zatwierdzenia dla np. szkolenia załogi pokładowej (CC) oraz wydawania zaświadczeń CC oraz zmian wynikających z otrzymanych komentarzy. Uwzględniono sekcję poświęconą znakom rejestracyjnym statków powietrznych. W przypisie 6 dodano zdanie w celu wyjaśnienia, że znaki rejestracyjne statku powietrznego można wprowadzić w kolumnie uwag do powiązanego, specjalnego zatwierdzenia w przypadkach, kiedy nie wszystkie zatwierdzenia specjalne dotyczą danego modelu statku powietrznego. W przypisie 20 dodano zdanie celem zapewnienia, że statki powietrzne wykorzystywane w operacjach niezarobkowych zgodnie z ORO.AOC.125 określono w specyfikacjach operacyjnych.

115. Dodano **załącznik III do części ARO** w celu udokumentowania w spójny sposób specjalnych zatwierdzeń wydawanych operatorom niezarobkowym. Formularz ten jest podobny do formularza specyfikacji operacyjnych dla operatorów zarobkowych. Przypisano mu numer formularza EASA (formularz EASA nr 140).

ARO.RAMP – Kontrole na ziemi dotyczące statków powietrznych operatorów podlegających nadzorowi ustawowemu innego państwa

116. Podczęść RAMP obowiązuje właściwy organ podczas wykonywania kontroli na ziemi statków powietrznych wykorzystywanych przez operatorów państwa trzeciego oraz operatorów UE, podlegających nadzorowi regulacyjnemu innego państwa członkowskiego. Definiuje ona roczne ilości kontroli na ziemi statków powietrznych lądujących na lotniskach państw członkowskich, warunki dla Agencji w zakresie wykonywania kontroli na ziemi, kryteria w zakresie wyznaczenia priorytetów kontroli na ziemi, kwalifikacje kontrolerów kontroli na ziemi, prowadzenie kontroli na ziemi, klasyfikację nieprawidłowości oraz działań monitorowania, zatrzymanie statków powietrznych oraz zadania koordynacyjne Agencji.

117. Podczęść przygotowano w oparciu o rozporządzenie (WE) nr 216/2008, dyrektywę 2004/36/WE („dyrektywa SAFA")[21], rozporządzenie Komisji (WE) nr 351/2008[22], rozporządzenie Komisji (WE) nr 768/2006[23]oraz dyrektywa 2008/49/WE[24].

118. Główne problemy poruszone w tej podczęści dotyczyły zakresu (ARO.RAMP.005), kryteriów ustalania priorytetu (ARO.RAMP.105), sposobu przeprowadzania kontroli na ziemi (ARO.RAMP.125), kategoryzacji nieprawidłowości (ARO.RAMP.130), zatrzymania statku powietrznego (ARO.RAMP.140) oraz rocznej minimalnej ilości (ARO.RAMP.100 (c)(1) i powiązane AMC).

---

21 Dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty. *Dz. U. L 143 z 30.4.2004., s. 76.*

22 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 351/2008 z dnia 16 kwietnia 2008 r. wdrażające dyrektywę nr 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do określania priorytetów kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty. *Dz. U. L 109, z 19.4.2008, s. 7.*

23 Rozporządzenie Komisji (WE) nr 768/2006 z dnia 19 maja 2006 r. wdrażające dyrektywę nr 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do gromadzenia i wymiany informacji w zakresie bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym. *Dz. U. L 134 z 20.5.2006., s. 16.*

24 Dyrektywa 2008/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 kwietnia 2008 r. zmieniająca Aneks II do dyrektywy 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do określania priorytetów kontroli na ziemi statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty. *Dz. U. L 109, z 19.4.2008., s. 17.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

119. **ARO.RAMP.005 „**Zakres”: szereg państw członkowskich stosuje metodologię określoną w dyrektywie SAFA podczas wykonywania kontroli na ziemi statków powietrznych użytkowanych przez operatorów, których nadzorują: tak zwani „operatorzy krajowi”. Inne państwa członkowskie wskazały, że wykorzystują inne podejście w stosunku do nadzoru operatorów krajowych lub stosują metodologię SAFA tylko częściowo. Te państwa członkowskie stoją na stanowisku, że stosowanie ARO.RAMP do operatorów krajowych nie jest potrzebne ani proporcjonalne i będzie miało szkodliwy wpływ na zasoby. Państwa te sądzą, że kontrole powinny koncentrować się bardziej na „kontrolach systemowych” niż na „kontrolach wyników”, które uznaje się za mniej skuteczne. Niektóre komentarze wskazywały, że zakres tej podczęści należy ograniczyć wyłącznie do SAFA.

120. Dyrektywa SAFA uprawnia państwa członkowskie do kontroli statków powietrznych krajów trzecich, w przypadku których zachodzi podejrzenie niezgodności z międzynarodowymi standardami bezpieczeństwa. Pozwala ona na prowadzenie kontroli na miejscu (tj. kontroli wykonywanych, jeśli nie ma żadnych podejrzeń) oraz ponownie potwierdza prawo państw członkowskich do prowadzenia innych kontroli na ziemi (tj. w stosunku do statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim). Koncepcja kontroli na ziemi w stosunku do obcych statków powietrznych została zatwierdzona przez 36. Zgromadzenie ICAO, a następnie zmieniono załącznik 6 w celu upoważnienia państw umawiających się do „opracowania programu wraz z procedurami do nadzoru operacji na własnym terytorium przez obcego operatora oraz do podejmowania odpowiedniego działania w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa”. Podręcznik ICAO w zakresie procedur kontroli operacyjnej, certyfikacji i ciągłego nadzoru (dok. 8335) zawiera wytyczne w zakresie przeprowadzania kontroli na ziemi w stosunku do obcych operatorów, zwiększając znacznie procedury stosowane w programie SAFA UE.

121. Obecnie niewiele ponad 50% kontroli na ziemi prowadzonych jest w stosunku do statków powietrznych operatorów UE (chociaż uwzględniając, że większość ruchu to ruch wewnątrz UE, to odsetek kontroli (kontroli/ liczby lądowań) jest dużo wyższy dla operatorów państw trzecich). Kontrole prowadzi się w oparciu o standardy ICAO dla statków powietrznych UE oraz państw trzecich. W kontrolach operatorów UE, chociaż skutkują mniejszymi nieprawidłowościami w porównaniu do innych regionów świata, nadal stwierdza się poważne niezgodności w przypadku wielu operatorów UE. Na podstawie systematycznych analiz EASA, informacje te przekazuje się odpowiednim krajowym władzom lotniczym zapewniającym nadzór, które w wielu przypadkach zdecydowały się na przeprowadzanie dalszych, bardziej szczegółowych kontroli i audytów, które w kilku przypadkach doprowadziły do ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia AOC.

122. Dane zgromadzone podczas kontroli na ziemi, stanowiące oddolny program pobierania próbek produktu, uzupełniają się i dobrze wyrażają inne programy odgórne, np. programy systematycznego nadzoru lub program standaryzacji EASA. Pamiętając o inicjatywie polegającej na stopniowej zmianie działań nadzoru z „trudnych” na „warunkowe”. wprowadzając podejście oparte na ryzyku analizie ryzyka, bardzo ważna jest dostępność środków do pomiaru i monitorowania ryzyka. Kontrole na ziemi sprawdziły się jako dobre narzędzie do gromadzenia danych bezpieczeństwa oraz określania na ich podstawie współczynników ryzyka i tym samym przyczyniają się do odpowiedniego nadzoru opartego na ryzyku analizie ryzyka.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

123. Zasady wspólnego nadzoru wyraźnie określono w art. 10 rozporządzenia podstawowego, który stanowi, że:

- państwa członkowskie i Agencja będą współpracowały w celu egzekwowania zgodności z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa UE
- państwa członkowskie będą prowadziły kontrole na ziemi, oprócz obowiązków w zakresie nadzoru krajowego
- zostaną uruchomione środki określające „warunki dla prowadzenia kontroli na ziemi, w tym kontroli systematycznych".

124. Uwzględniając powyższe zapisy oraz to, że większość SARP ICAO została wdrożona w prawodawstwie UE, oczywistym jest fakt, że kontrole statków powietrznych stosowanych przez operatorów UE będą kontynuowane i że należy je prowadzić w oparciu o standardy UE. Agencja stoi na stanowisku, że Program Oceny bezpieczeństwa wspólnotowych statków powietrznych (SACA), po jego prawidłowym wdrożeniu, może służyć jako narzędzie nadzoru nad operatorami krajowymi. Dlatego też Agencja zdecydowała się nie zmieniać zakresu tej sekcji.

125. **ARO.RAMP.100** „Postanowienia ogólne": lit. a) została wprowadzona zgodnie z ARO.GEN.305 „Program nadzoru". Dlatego też usunięto odwołanie do „procedury badania na miejscu". ARO.GEN.305 zobowiązuje właściwe organy do stworzenia programu nadzoru, opartego na wcześniejszych działaniach nadzoru oraz na ocenie zagrożeń. Dlatego też Agencja uważa, że cel usuniętej części tego ustępu został odpowiednio ujęty w ARO.GEN.305.

126. Lit. b) została usunięta, ponieważ SNA wyłączono z zakresu niniejszej podczęści. Nową lit. b) podporządkowano lit. a). Roczny program będzie częścią programu nadzoru, o którym mowa w ARO.GEN.305.

127. **„Minimalna roczna ilość":** Liczba kontroli SAFA prowadzonych przez państwa członkowskie w skali roku różni się znacznie, nie tylko w zakresie liczb całkowitych, ale również pod względem liczby lądowań operatorów zagranicznych (UE oraz państw trzecich) na ich terytorium oraz wielkości ich operacji.

128. Bezpośrednim skutkiem tej „nierównowagi" są ograniczone dane gromadzone w stosunku to tych operatorów, którzy nie działają w najaktywniejszych państwach, co z kolei ma wpływ na adekwatność późniejszej analizy.

129. Pojęcie minimalnych krajowych ilości wprowadzono w celu zapewnienia równości pomiędzy państwami członkowskimi poprzez zagwarantowanie porównywalnych nakładów każdego z nich. Wzór stosowany do wyliczenia krajowych kwot uwzględnia dwa elementy: (1) zróżnicowanie zagranicznego ruchu (liczba operatorów) oraz (2) wielkość operacji (liczba lądowań). Na podstawie komentarzy otrzymanych w okresie składania komentarzy, dokonano rewizji wzoru w celu przydzielenia innej wagi tym operatorom, którzy mają ograniczoną liczbę lądowań (mniej niż 12) w określonym państwie członkowskim w ciągu roku. Również na podstawie komentarzy dokonano przeglądu wzoru w celu innej wyceny kontroli uwzględniających czynniki ryzyka (np. przedmioty mające priorytet, zredukowana częstotliwość próbkowania) oraz czynniki cenotwórcze (oddalone lokalizacje, nietypowe godziny). Chociaż nie wyrażono tego ilościowo, to we wdrożeniu wzoru należy uwzględniać dwie sytuacje: (1) osiągnięcie najszerszej podstawy próbkowania oraz (2) unikanie powtórnych kontroli operatorów, w przypadku których wcześniejsze kontrole nie ujawniły problemów bezpieczeństwa. Celem minimalnej ilości nie jest zwiększenie ogólnej liczby kontroli, ale umożliwienie

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

lepszego podziału w ramach państw członkowskich. Zastosowanie wzoru do ruchu w roku 2009 i 2010 dałoby niższą ogólną ilość niż rzeczywista liczba kontroli wykonanych w tych latach.

130. Dane gromadzone podczas inspekcji będą pomocne w dwóch nowych procesach: autoryzacji operatorów państw trzecich oraz wspólnego nadzoru operatorów UE. Dlatego też ważnym elementem jest, ażeby dane były gromadzone w spójny i jednolity sposób, dostarczając wystarczających, rzetelnych informacji w celu wspierania nadzoru opartego na analizie ryzyka tychże działań.

131. Agencja dokona okresowej oceny AMC zawierających wzór do wyliczenia rocznej ilości. Tekst w lit. d) zmodyfikowano w celu zapewnienia wykonywania kontroli na ziemi przez Agencję we współpracy z państwami członkowskimi. Dokonano pewnych modyfikacji w lit. d) punkt 2) oraz 3) w celu jasnego określenia, kiedy Agencja może sama wykonywać kontrolę na ziemi.

132. **ARO.RAMP.105** „Kryteria ustalania priorytetu": w nowej lit. c) zamieszczono odwołanie do listy bezpieczeństwa UE, aby móc rozpocząć przygotowywanie listy priorytetów po spotkaniu komitetu bezpieczeństwa lotniczego w kontekście rozporządzenia (WE) nr 2111/2005. Ostatnie zdanie lit. b) pkt 3) ppkt (i) przeniesiono do GM. ARO.RAMP.105(b)(5) zmodyfikowano w celu dopilnowania, aby statki powietrzne operatorów państw trzecich, których autoryzacja wydana przez Agencję jest ograniczona lub została przywrócona po zawieszeniu lub cofnięciu, będą przedmiotem inspekcji priorytetowych. Lit. c) zmodyfikowano w celu uwzględnienia komentarzy wskazujących, że należy wypracować procedurę w zakresie tworzenia listy priorytetów.

133. W **ARO.RAMP.115** „Kwalifikacje inspektorów przeprowadzających kontrole na ziemi" tytuł został zmieniony i dodano „na ziemi". W lit. d) dodano wymóg dla Agencji polegający na utrzymywaniu wypracowanych programów szkolenia.

134. Dokument CRD **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) oraz pkt 3)** rozszerzono o **ARO.RAMP.120**. Dyrektywa 2008/49/WE reguluje, m.in., ocenę organizacji szkoleniowych osób trzecich, które realizują szkolenie inspektorów prowadzących kontrole na ziemi (tj. organizacji, które nie są częścią właściwego organu). Państwa członkowskie korzystające z usług takiej organizacji są zobowiązane do jej oceny. Jednakże państwa członkowskie mogą zwrócić się do Agencji o wykonanie oceny technicznej organizacji szkolenia w ich imieniu.

135. Państwa członkowskie oraz organizacje szkoleniowe osób trzecich szkolące inspektorów prowadzących kontrole na ziemi wskazują, że obecne podejście jest niewystarczające i skutkuje nieproporcjonalnymi obciążeniami administracyjnymi i regulacyjnymi. Uwzględniając małą liczbę działających organizacji szkoleniowych osób trzecich, centralizacja oceny technicznej na poziomie Agencji pozwoli więc na usprawnienie procesu oceny, zachowując jednocześnie cel bezpieczeństwa w postaci realizacji wysokiej jakości szkolenia. Dlatego też Europejska Grupa Sterująca SAFA (ESSG) oraz Komisja Europejska zwróciły się do Agencji o aktualizację AMC1-AR.GEN.430(c)(2) oraz (3) do przepisów wykonawczych, zgodnie z charakterystyką w niniejszej opinii. Przepis ten tworzy podstawę prawną dla wcześniejszego zatwierdzenia organizacji szkoleniowej oraz odwołuje się do warunków, które organizacja musi spełnić przed uzyskaniem takiego zatwierdzenia. Warunki te zostały już zdefiniowane w wytycznych opracowanych i opublikowanych przez Agencję

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

zgodnie z dyrektywą 2008/49/WE i zostaną ponownie ocenione w oddzielnym zadaniu tworzenia przepisów w zakresie uzupełnienia przepisu wykonawczego.

136. **ARO.RAMP.125** „Sposób przeprowadzania kontroli na ziemi": lit. a) dotyczący konfliktu interesów przeniesiono do art. 4 rozporządzenia ramowego (por. art. 4 ust. 4), ponieważ Agencja stoi na stanowisku, że powinien on dotyczyć inspektorów we wszystkich obszarach objętych częścią ARO. Usunięto odwołanie do załącznika III (obecnie załącznika VI do części ARO), ponieważ formularz ten będzie wykorzystywany wyłącznie przez Agencję. Właściwy organ będzie korzystał ze zmienionego formularza zamieszczonego w załączniku V (Dowód inspekcji), który obecnie zawiera również kategorie nieprawidłowości.

137. W **ARO.RAMP.130** „Kategoryzacja nieprawidłowości": nieprawidłowości poziomu 1 i 2 zmieniono na nieprawidłowości kategorii 1, 2 i 3. Wiele obaw wzbudziła zmiana nieprawidłowości kategorii 1 i 3 określonych w dyrektywie SAFA na nieprawidłowości poziomu 1 i 2, które zostały zdefiniowane w ARO.GEN.350. Obawy te powtarzały się podczas spotkania ad-hoc grupy zajmującej się „kontrolami na ziemi", które odbyło się w Kolonii w czerwcu 2010 r. Główne uzasadnienia wysuwane przez właściwe organy w sprawie utrzymania bieżącego systemu klasyfikacji to fakt, że klasyfikacja nieprawidłowości w formie określonej w dyrektywie SAFA jest odpowiedniejsza w przypadku audytu produktów, które są „zdjęciami" w danym momencie w czasie i że tym samym klasyfikacja lepiej służy intencji kontroli na ziemi. Niemniej jednak, klasyfikację ogólną (poziom 1 i 2) stosuje się w przypadku audytu systemu lub procesu. Właściwe organy wyraziły również swoje obawy w zakresie zmiany dobrze umocowanego systemu klasyfikacji, który okazał się jak najbardziej właściwy.

138. Agencja jest zdania, że do celów bieżących kontroli SAFA, odpowiednie jest stosowanie trzech kategorii niezgodności. Ponieważ jednak zakres ARO.RAMP jest szerszy niż dyrektywy SAFA (dotyczy on również statków powietrznych wykorzystywanych przez operatorów UE), powiązanie pomiędzy operatorem a statkiem powietrznym należy ustanowić w konkretnych przypadkach. Stosowanie dwóch różnych systemów klasyfikacji niezgodności (poziom 1 oraz 2 dla operatorów oraz kategoria 1, 2 i 3 dla statków powietrznych) może sprawiać właściwym organom trudności, jak również prowadzić do możliwego nieporozumienia po stronie operatorów.

139. Niemniej jednak przyjmuje się, że system SAFA, w tym kategoryzacja nieprawidłowości, działa. Ponadto Agencja uważa również, że zbyt wiele zmian w systemie wprowadzanych w tym samym czasie może skutkować znacznym obciążeniem dla zasobów zarówno właściwych organów, jak i operatorów. Dlatego też Agencja zdecydowała się wprowadzić już istniejącą kategoryzację nieprawidłowości do niniejszej podczęści.

140. **ARO.RAMP.140** „Zatrzymanie statku powietrznego": lit. d) dodano, aby wyjaśnić, które działania należy podjąć w celu uchylenia zatrzymania, jeśli niezgodność ma wpływ na ważność certyfikatu zdatności do lotu, biorąc pod uwagę różne organy odpowiedzialne za ciągły nadzór nad statkami powietrznymi. Lit. d) pkt 4) usunięto, ponieważ przyszła część TCO nie uwzględnia obecnie statku powietrznego „pod-ICAO" (w tym tymczasowej niezdatności do lotu statku powietrznego). Autoryzacja statku powietrznego będzie podlegała oddzielnemu zadaniu w zakresie tworzenia przepisów.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

141. **ARO.RAMP.145** „Sprawozdawczość": nową lit. b) wprowadzono zgodnie z ARO.RAMP.120 lit. a). W lit. b) usunięto odwołanie do Agencji, ponieważ informacje, o których mowa muszą być gromadzone przez właściwe organy. Lit. c) dostosowano do ARO.RAMP.110 lit. b). Pojęcie *„dobrowolne"* usunięto z lit. d), aby chronić każdą osobę dostarczającą informację, a tym samym zachęcono do ujawniania informacji dot. bezpieczeństwa.

142. W **załączniku IV do części ARO „Standardowy formularz sprawozdania"** usunięto nazwisko i podpis krajowego koordynatora, ponieważ informacje będą wprowadzane do scentralizowanej bazy danych, o której mowa w ARO.RAMP.150 (b)(2).

143. **Załącznik V „Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli na ziemi"** oraz **załącznik VI „Sprawozdanie z kontroli na ziemi"**: formularze zostały w znacznym stopniu zmodyfikowane w celu uzyskania przejrzystości oraz spójności ze zmianami w terminologii lub odpowiednich częściach niniejszej opinii. Każdemu formularzowi EASA nadano numer.

IV. Przegląd różnic

144. Niniejsza tabela zestawia różnice pomiędzy częścią ARO a EU-OPS / JAR-OPS 3. Odpowiednie różnice pomiędzy częścią ARO a EU-OPS / JAR-OPS 3 zawarto w memorandum wyjaśniającym do części ORO.

Różnice względem EU-OPS/JAR-OPS 3

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1./3.035 System jakości (c)	ARO.GEN.310	Manager ds. jakości: Zgodnie z częścią ORO, pojęcie „akceptowalny dla właściwego organu" dla wyznaczonych osób zajmujących stanowisko (obecnie nazywanych „nominowanymi osobami") uwzględniony został w zatwierdzeniu operatora oraz zarządzaniu zmianami osób nominowanych, zgodnie z opisem w AMC1-ARO.GEN.330 „Zmiany - organizacje"	Uznaje się to za zapewnienie równorzędnego poziomu kontroli.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1.165 (b) (2)(i) oraz (c)(1)(i) Leasing	NIE DOTYCZY	Nie ma wymogu nakładania warunków w umowie leasingowej, które są częścią niniejszego zatwierdzenia	Odwołanie do „wszystkich warunków, które są częścią niniejszego zatwierdzenia, muszą być uwzględnione w umowie leasingowej" nie uważa się za konieczne, ponieważ państwa członkowskie nie mogą nakładać dodatkowych warunków dotyczących bezpieczeństwa w umowie leasingowej.

Różnice w stosunku do załącznika 6 ICAO dla części ARO

145. Tabela poniżej zawiera przegląd standardów załącznika 6 ICAO w części I oraz III sekcja 1 i 2 w zakresie niniejszej opinii[25], które uważa się za nietransponowane lub transponowane w sposób, który nie dostosowuje ich do odpowiednich standardów Załącznika 6 ICAO.

Odwołanie do załącznika 6 część I/III	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy
Część I - 3.3.1 Część III – 1.3.1 Państwa opracują program bezpieczeństwa krajowego w celu osiągnięcia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym	NIE DOTYCZY	Nie dotyczy to operacji lotniczych. Nie można tego transponować w rozporządzeniu w sprawie operacji lotniczych.
Część I - 1.3.1 Część III – 1.3.2 Państwo określa akceptowalny poziom bezpieczeństwa, który należy osiągnąć.	NIE DOTYCZY	

25 Zwłaszcza standardy ICAO dotyczące konserwacji oraz kontroli konserwacyjnej operatora nie zostały tutaj uwzględnione.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

V. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów

146. Poniższa tabela przedstawia przegląd proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów właściwych dla części ARO. W stosunku do podczęści GEN, dotyczą one głównie następujących zagadnień:

a. po konsultacji z grupami rewizyjnymi OPS zasugerowano uzupełnienie materiału AMC w sekcji 2 i 3 części ARO dodając dodatkowe przepisy dla personelu właściwych organów, zaangażowanego w nadzór nad posiadaczami AOC oraz dla posiadaczy wstępnej certyfikacji oraz nadzoru nad posiadaczami AOC poprzez włączenie odpowiednich sekcji z JIP oraz Podręcznika ICAO w zakresie procedur do kontroli operacyjnej, certyfikacji i ciągłego nadzoru (dok. 8335);

b. przepisy dla organów i organizacji zajmujących się oceną ryzyka, zarządzaniem bezpieczeństwem oraz SSP zostaną w dalszej mierze rozbudowane równolegle z wdrożeniem EASP i po opublikowaniu nowego załącznika 19 ICAO dot. standardów zarządzania bezpieczeństwem i zalecanych praktyk.

Część, odwołania do przepisu	**Zakres**	**Odwołanie do RMP**
ARO.GEN.125(b)	Opracowanie AMC w celu określenia rodzaju informacji, które mają być przekazywane do Agencji. Zazwyczaj powinny one obejmować wszystkie zagadnienia bezpieczeństwa w zakresie projektu, zagadnienia dotyczące danych przydatnych w użytkowaniu oraz zagadnienia dotyczące specjalnych obszarów określonych przez Agencję jako stanowiące obawę w kwestii bezpieczeństwa.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200(a)(2)	Ujęcie dodatkowego AMC oraz wytycznych (GM) w kwalifikowaniu i szkoleniu inspektorów w zakresie nadzoru nad posiadaczami AOC.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Ujęcie dodatkowych wytycznych dot. sposobu opracowania sposobów zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa, w tym określenia i korzystania z kluczowych elementów ryzyka, uwzględniania opracowania Europejskiego Programu Bezpieczeństwa Lotniczego oraz wymogu dla Planu bezpieczeństwa (art. 3 rozporządzenia ramowego).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Ujęcie dodatkowego AMC oraz GM dot. weryfikacji pozostawania w zgodności dla posiadaczy AOC po wstępnej certyfikacji oraz ich ciągłego nadzoru.	OPS.005 a, b

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Część, odwołania do przepisu	**Zakres**	**Odwołanie do RMP**
ARO.OPS	Ustosunkowanie się do ACJ OPS1.165 ws. wytycznych dla właściwego organu oraz najemcy w zakresie leasingu krótkoterminowego w oddzielnym zadaniu w zakresie tworzenia przepisów.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Opracowanie całościowego systemu procedur, zapewniającego zharmonizowany sposób wykonywania kontroli na ziemi zgodnie z Częścią ARO.RAMP poprzez przekazanie istniejących wytycznych (GM) SAFA EASA dotyczących kwalifikacji inspektorów kontroli na ziemi, warunków dla organizacji szkoleniowych oraz procedur kontroli na ziemi oraz poprzez ich uzupełnienie częściami wymaganymi w związku z wprowadzeniem nowych wymogów, głównie tych dotyczących kontroli na ziemi prowadzonych w stosunku do operatorów certyfikowanych w państwie EASA.	OPS.087

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Załącznik III – Część ORO

I. Informacje ogólne

147. Część ORO, zgodnie z propozycją zawartą w niniejszej opinii, składa się z ośmiu podczęści, które zostały następnie podzielone na sekcje zawierające ogólne i specjalne wymogi dla operatorów lotniczych:

148. Część ARO, podczęść GEN, Wymogi ogólne, uzupełniona przez:

- Część ORO, podczęść AOC, szczegółowe wymogi dotyczące certyfikacji operatorów lotniczych;
- Część ORO, podczęść DEC, szczegółowe wymogi dla operatorów zobowiązanych do deklarowania swojej działalności;
- Część ORO, podczęść MLR, szczegółowe wymogi dotyczące instrukcji, dzienników i zapisów
- Część ORO, podczęść SEC, szczegółowe wymogi dot. bezpieczeństwa;
- Część ORO, podczęść FC, szczegółowe wymogi dot. załóg lotniczych;
- Część ORO, podczęść CC, szczegółowe wymogi dla załogi pokładowej oraz
- Część ORO, podczęść TE, szczegółowe wymogi dla załogi technicznej w operacjach HEMS, HHO lub NVIS;

149. Część ORO, podczęść GEN zgodnie z propozycją niniejszej opinii obejmuje dwie sekcje:

- Sekcja 1 Informacje ogólne
- Sekcja 2 System zarządzania.

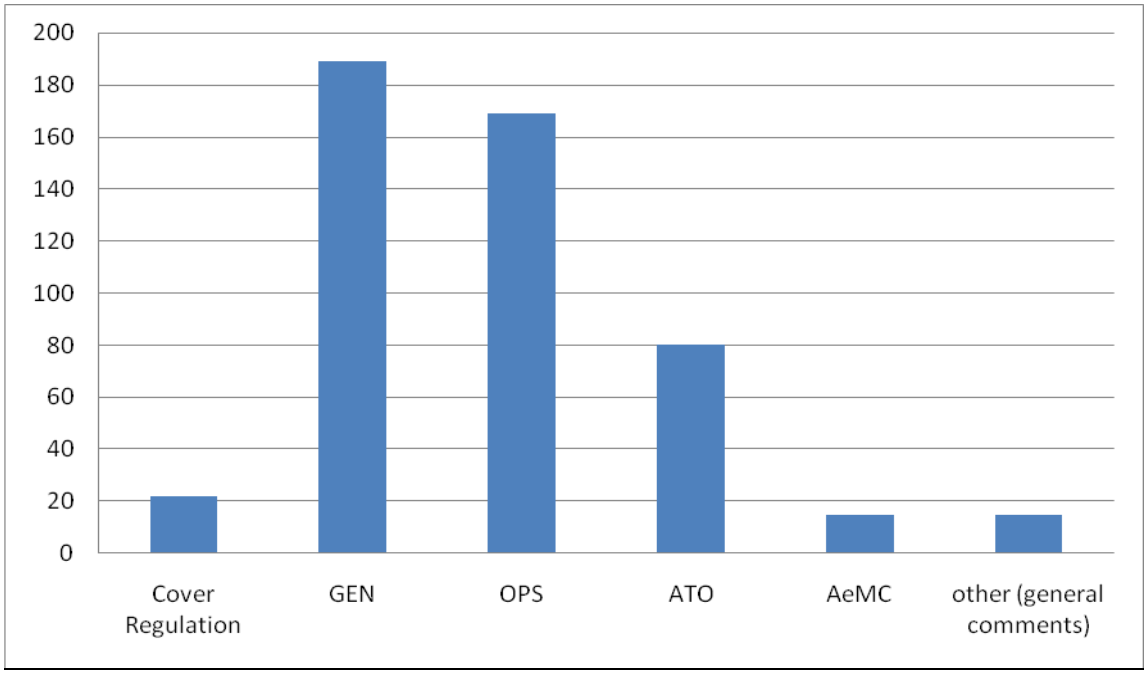
150. Wymogi określone w podczęści GEN części ORO opierają się na głównych zaleceniach COrA oraz standardach ICAO dotyczących SMS. Uzupełniają one wymagania organu odnośnie warunków wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania oraz uchylania certyfikatów oraz zatwierdzeń.

151. Tekst zaproponowany w niniejszej opinii odzwierciedla zmiany wprowadzone do wstępnej propozycji Agencji (opublikowana w NPA 2008-22c oraz 2009-02c), jak również dalsze zmiany, których dokonano na podstawie analizy i oceny reakcji na otrzymane CRD.

II. Konsultacje

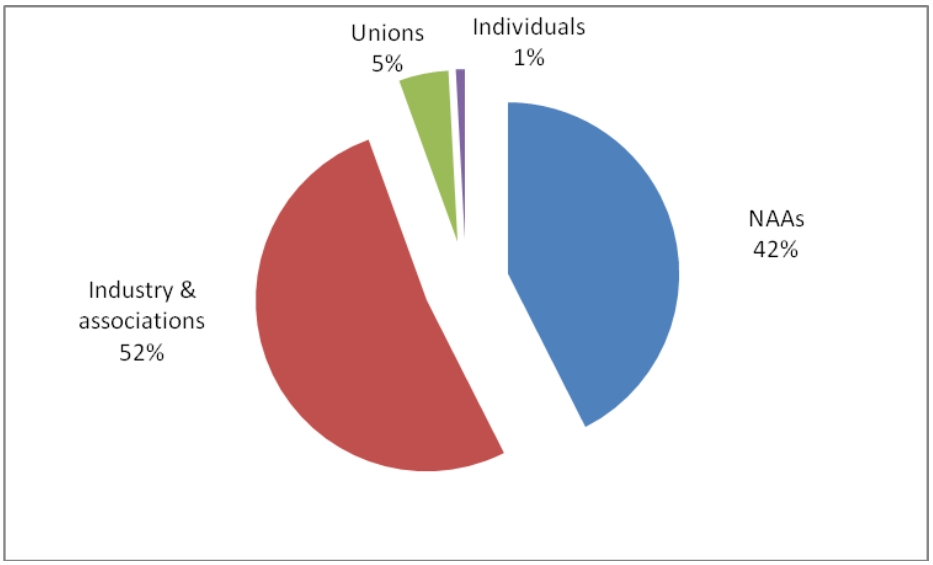
152. Objaśniające memorandum części ARO zawiera ogólne informacje dot. reakcji na CRD do Cczęści AR oraz części OR. Tabela poniżej przedstawia podział 490 reakcji na część OR (CRD 2008-22c oraz 2009-02c), z których 1/3 dotyczyła AMC oraz CM, a 2/3 przepisów wykonawczych.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.



Rysunek 6: Reakcje do części OR – podział

153. Wskazanie pochodzenia reakcji przedstawiono poniżej. Uwzględniając fakt, że reakcje pochodzące od stowarzyszeń reprezentujących przemysł wysyłano zazwyczaj w imieniu poszczególnych członków, można założyć, że światowy udział przemysłu nie został odpowiednio przedstawiony na wykresie.



Rysunek 7: Reakcje do części OR – pochodzenie

154. Główne zagadnienia zgłaszane w reakcjach do CRD omówiono w kolejnych paragrafach.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

III. Zakres and zastosowanie

155. Część ORO, zgodnie z propozycją zawartą w niniejszej opinii, stosuje się do zatwierdzeń lub ciągłego nadzoru operatorów lotniczych prowadzących operacje niezarobkowe z użyciem złożonych statków powietrznych lub operacje zarobkowe. W poprawionej strukturze rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych umieszczono wymogi organizacyjne dotyczące operacji lotniczych (część ORO) jako konkretny załącznik zawierający wszystkie przepisy obowiązujące dla niezarobkowych operacji z użyciem złożonych statków powietrznych lub operacji zarobkowych. Celem tego jest zapewnienie, że w końcowym etapie procesu dostosowania, przepisy będą dokładne i spójne dla wszystkich rodzajów operacji lotniczych (operacji CAT i niezarobkowych). Dlatego też podstruktura Części ORO została utrzymana, chociaż z początku może się to wydać zbędne z punktu widzenia wyłącznie CAT.

156. Podkreśla się, że każdy wymóg organizacji, który ma również obowiązywać w przypadku operacji innych niż CAT, pozostanie w toku aż do momentu przyjęcia opinii zawierających stosowne wymogi techniczne (np. część NCC, część NCO).

157. Podczęść GEN części ORO została dostosowana do podczęści GEN dot. wymogów organizacyjnych dla załogi lotniczej (część ORO), z dwoma wyjątkami:

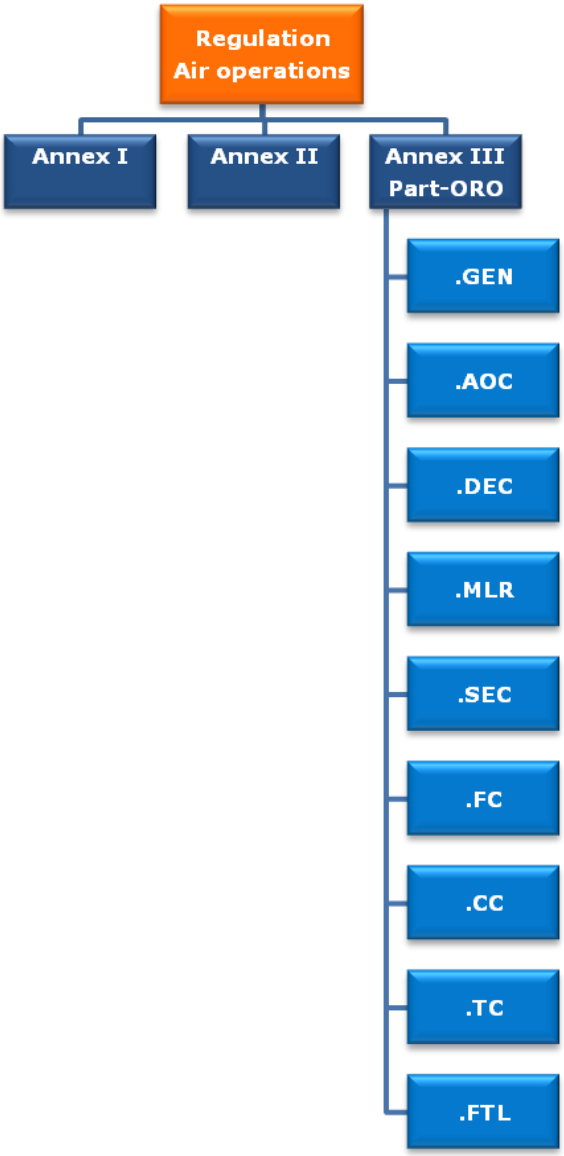
- przepisy w sprawie deklaracji zostały ujęte wyłącznie w zasadach dla operacji lotniczych; oraz
- w celu zapewnienia spójności z częścią CAT oraz częścią SPA, pojęcie „organizacja" zastąpiono pojęciem „operator" w części ORO.

158. Część ORO podczęść GEN sekcja 1 uzupełnia wymagania części ARO w sprawie wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania oraz uchylania certyfikatów oraz zatwierdzeń. Część ORO podczęść GEN sekcja 2 definiuje wymagania dla wspólnego systemu zarządzania, ujmując monitoring zachowania zgodności oraz zarządzanie bezpieczeństwem.

159. Ponadto część ORO podczęść GEN obejmuje obecnie przepisy w sprawie obowiązków operatora, które wcześniej ujęto w części OR podczęść OPS sekcja GEN (OR.OPS.GEN). Pozostałe sekcje wcześniejszej części OR podczęści OR ujęto obecnie jako oddzielne podczęści. W przyszłości zostaną one uzupełnione o nową podczęść dotyczącą ograniczeń czasu lotów (podczęść FTL).

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Rysunek 8: Załącznik II do części ORO



160. Z nielicznymi wyjątkami, numerowanie (ostatnie trzy cyfry) wcześniejszych przepisów części ORO pozostało niezmienione. Tabela poniżej przedstawia odwołania do przepisów zgodnie z CRD oraz niniejszą opinią, w kolejności zgodnej z opinią:

Odwołanie do przepisu CRD	Tytuł przepisu CRD	Odwołanie do przepisu opinii	Tytuł przepisu opinii
OR.GEN	**Wymogi ogólne**	**ORO.GEN**	**Część ORO podczęść Wymogi ogólne**
---	---	ORO.GEN.100	Zakres
OR.GEN.105	Organ właściwy	ORO.GEN.105	Organ właściwy
---	---	ORO.GEN.110	Obowiązki operatora
OR.GEN.115	Wnioskowanie o certyfikat organizacji	ORO.GEN.115	Wnioskowanie o certyfikat operatora

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do przepisu CRD	Tytuł przepisu CRD	Odwołanie do przepisu opinii	Tytuł przepisu opinii
OR.GEN.120	Środki zgodności	ORO.GEN.120	Środki zgodności
OR.GEN.125	Warunki zatwierdzenia i przywileje organizacji	ORO.GEN.125	Warunki zatwierdzenia i przywileje operatora
OR.GEN.130	Zmiany w organizacjach podlegające certyfikacji	ORO.GEN.130	Zmiany
OR.GEN.135	Ciągłość ważności	ORO.GEN.135	Ciągłość ważności
OR.GEN.140	Dostęp	ORO.GEN.140	Dostęp
OR.GEN.145	Deklaracja	---	(obecnie w odrębnej podczęści ORO.DEC)
OR.GEN.150	Nieprawidłowości	ORO.GEN.150	Nieprawidłowości
OR.GEN.155	Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa	ORO.GEN.155	Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa
OR.GEN.160	Zgłaszanie zdarzeń	ORO.GEN.160	Zgłaszanie zdarzeń
OR.GEN.200	System zarządzania	ORO.GEN.200	System zarządzania
OR.GEN.205	Zawieranie umów oraz zakupy	ORO.GEN.205	Działania zlecone
OR.GEN.210	Wymagania dotyczące personelu	ORO.GEN.210	Wymagania dotyczące personelu
OR.GEN.215	Wymagania dotyczące infrastruktury	ORO.GEN.215	Wymagania dotyczące infrastruktury
OR.GEN.220	Prowadzenie dokumentacji	ORO.GEN.220	Prowadzenie dokumentacji
OR.OPS	**Część OR podczęść OPS Operacje lotnicze**	**---**	**(wszystkie sekcje uwzględniono jako podczęści)**
OR.OPS.GEN	Sekcja: Wymogi ogólne	---	---
OR.OPS.GEN.100	Zakres	---	(włączono w ORO.GEN jako 005)
OR.OPS.GEN.105	Obowiązki operatora	---	(włączono w ORO.GEN jako 110)
OR.OPS.AOC	**Sekcja: Certyfikacja przewoźnika lotniczego**	**ORO.AOC**	**Część ORO podczęść Certyfikacja przewoźnika lotniczego**
OR.OPS.AOC.100	Wnioskowanie o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego	ORO.AOC.100	Wnioskowanie o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego
OR.OPS.AOC.105	Specyfikacje operacyjne i przywileje posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego	ORO.AOC.105	Specyfikacje operacyjne i przywileje posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego
OR.OPS.AOC.110	Leasing	ORO.AOC.110	Leasing
OR.OPS.AOC.115	Uzgodnienia dot. dzielenia oznaczeń linii	ORO.AOC.115	Uzgodnienia dot. dzielenia oznaczeń linii
OR.OPS.AOC.120	Zatwierdzanie prowadzenia szkoleń z zakresu Części CC oraz wydawania zaświadczeń dla personelu pokładowego	ORO.AOC.120	Zatwierdzanie prowadzenia szkoleń z zakresu Części CC oraz wydawania zaświadczeń dla personelu pokładowego
OR.OPS.AOC.125	Operacje niezarobkowe statków powietrznych podlegające AOC	ORO.AOC.125	Operacje niezarobkowe statków powietrznych podlegające AOC
OR.OPS.AOC.130	Monitorowanie danych lotu - samoloty	ORO.AOC.130	Monitorowanie danych lotu - samoloty
OR.OPS.AOC.135	Wymagania dotyczące personelu	ORO.AOC.135	Wymagania dotyczące personelu
OR.OPS.AOC.140	Wymagania dotyczące infrastruktury	ORO.AOC.140	Wymagania dotyczące infrastruktury
OR.OPS.AOC.150	Wymagania dotyczące dokumentacji	ORO.AOC.150	Wymagania dotyczące dokumentacji
OR.OPS.DEC	**Sekcja: Deklaracja operatora lotniczego**	**ORO.DEC**	**Część ORO podczęść Deklaracja**

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do przepisu CRD	Tytuł przepisu CRD	Odwołanie do przepisu opinii	Tytuł przepisu opinii
OR.OPS.DEC.100	Deklaracja	ORO.DEC.100	Deklaracja
OR.OPS.DEC.105	Treść deklaracji	---	---
OR.OPS.MLR	**Sekcja: Instrukcje, dzienniki i zapisy**	**ORO.MLR**	**Część ORO podczęść Instrukcje, dzienniki i zapisy**
OR.OPS.MLR.100	Instrukcja operacyjna — postanowienia ogólne	ORO.MLR.100	Instrukcja operacyjna — postanowienia ogólne
OR.OPS.MLR.101	Instrukcja operacyjna - Struktura dla operacji zarobkowych oraz NC SPO z CMPA	ORO.MLR.101	Instrukcja operacyjna - Struktura dla operacji zarobkowych oraz NC SPO z CMPA
OR.OPS.MLR.105	Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL)	ORO.MLR.105	Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Dziennik podróży	ORO.MLR.110	Dziennik podróży
OR.OPS.MLR.115	Prowadzenie dokumentacji	ORO.MLR.115	Prowadzenie dokumentacji
OR.OPS.SEC	**Sekcja: Bezpieczeństwo**	**ORO.SEC**	**Część ORO podczęść Bezpieczeństwo**
OR.OPS.SEC.100.A	Bezpieczeństwo kabiny załogi lotniczej	ORO.SEC.100.A	Bezpieczeństwo kabiny załogi lotniczej
OR.OPS.SEC.100.H	Bezpieczeństwo kabiny załogi lotniczej	ORO.SEC.100.H	Bezpieczeństwo kabiny załogi lotniczej
OR.OPS.FC	**Sekcja: Załoga lotnicza**	**ORO.FC**	**Część ORO podczęść Załoga lotnicza**
OR.OPS.FC.005	Zakres	ORO.FC.005	Zakres
OR.OPS.FC.100	Skład załogi lotniczej	ORO.FC.100	Skład załogi lotniczej
OR.OPS.FC.105	Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy	ORO.FC.105	Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy
OR.OPS.FC.110	Mechanik pokładowy	ORO.FC.110	Mechanik pokładowy
OR.OPS.FC.115	Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)	ORO.FC.115	Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)
OR.OPS.FC.120	Szkolenie przejściowe operatora	ORO.FC.120	Szkolenie przejściowe operatora
OR.OPS.FC.125	Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze;	ORO.FC.125	Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze;
OR.OPS.FC.130	Szkolenie okresowe	ORO.FC.130	Szkolenie okresowe
OR.OPS.FC.135	Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela	ORO.FC.135	Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela
OR.OPS.FC.140	Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego	ORO.FC.140	Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego
OR.OPS.FC.145	Prowadzenie szkoleń	ORO.FC.145	Prowadzenie szkoleń
OR.OPS.FC.200	Skład załogi lotniczej	ORO.FC.200	Skład załogi lotniczej
OR.OPS.FC.205	Szkolenie dowódcze	ORO.FC.205	Szkolenie dowódcze
OR.OPS.FC.215	Wstępne szkolenie z zakresu zarządzania zasobami załogi (CRM) prowadzone u operatora	ORO.FC.215	Wstępne szkolenie z zakresu zarządzania zasobami załogi (CRM) prowadzone u operatora
OR.OPS.FC.220	Szkolenia przejściowe i sprawdziany u operatora	ORO.FC.220	Szkolenia przejściowe i sprawdziany u operatora
OR.OPS.FC.230	Szkolenie i sprawdziany okresowe	ORO.FC.230	Szkolenie i sprawdziany okresowe
OR.OPS.FC.240	Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego	ORO.FC.240	Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do przepisu CRD	Tytuł przepisu CRD	Odwołanie do przepisu opinii	Tytuł przepisu opinii
OR.OPS.FC.235	Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela	ORO.FC.235	Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela
OR.OPS.FC.245.A	Alternatywny program szkolenia i kwalifikacji	ORO.FC.245.A	Alternatywny program szkolenia i kwalifikacji
OR.OPS.FC.255.A	Dowódcy posiadający licencję pilota zarobkowego (samolot) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Dowódcy posiadający licencję pilota zarobkowego (samolot) (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Dowódcy posiadający licencję pilota zarobkowego (samolot) (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Dowódcy posiadający licencję pilota zarobkowego (samolot) (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Szkolenia i sprawdziany okresowe — sprawdzian biegłości u operatora	ORO.FC.330	Szkolenia i sprawdziany okresowe — sprawdzian biegłości u operatora
OR.OPS.FC.201.A	Zastępowanie członków załogi lotniczej podczas lotu	ORO.FC.201.A	Zastępowanie członków załogi lotniczej podczas lotu
OR.OPS.CC	**Sekcja: Personel pokładowy**	**ORO.CC**	**Część ORO podczęść Personel pokładowy**
OR.OPS.CC.005	Zakres	ORO.CC.005	Zakres
OR.OPS.CC.100	Liczebność i skład personelu pokładowego	ORO.CC.100	Liczebność i skład personelu pokładowego
OR.OPS.CC.110	Warunki przydzielania obowiązków	ORO.CC.110	Warunki przydzielania obowiązków
OR.OPS.CC.115	Prowadzenie szkoleń i związanych z nimi sprawdzianów	ORO.CC.115	Prowadzenie szkoleń i związanych z nimi sprawdzianów
OR.OPS.CC.120	Szkolenie wstępne	ORO.CC.120	Szkolenie wstępne
OR.OPS.CC.125	Szkolenie na dany typ statku powietrznego oraz szkolenie przejściowe operatora	ORO.CC.125	Szkolenie na dany typ statku powietrznego oraz szkolenie przejściowe operatora
OR.OPS.CC.130	Szkolenie w różnicach	ORO.CC.130	Szkolenie w różnicach
OR.OPS.CC.135	Loty zapoznawcze	ORO.CC.135	Loty zapoznawcze
OR.OPS.CC.140	Szkolenie okresowe	ORO.CC.140	Szkolenie okresowe
OR.OPS.CC.145	Szkolenie wznawiające	ORO.CC.145	Szkolenie wznawiające
OR.OPS.CC.200	Liczebność i skład personelu pokładowego	ORO.CC.200	Liczebność i skład personelu pokładowego
OR.OPS.CC.205	Minimalna liczebność personelu pokładowego w nieprzewidzianych okolicznościach oraz podczas operacji na ziemi	ORO.CC.205	Normalne operacje na ziemi i nieprzewidziane okoliczności
OR.OPS.CC.210	Warunki przydzielania obowiązków	ORO.CC.210	Warunki przydzielania obowiązków
OR.OPS.CC.215	Prowadzenie szkoleń i związanych z nimi sprawdzianów	ORO.CC.215	Prowadzenie szkoleń i związanych z nimi sprawdzianów
OR.OPS.CC.250	Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego	ORO.CC.250	Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego
OR.OPS.CC.255	Operacje z jednoosobowym personelem pokładowym	ORO.CC.255	Operacje z jednoosobowym personelem pokładowym
OR.OPS.CC.260	Starszy członek personelu pokładowego	ORO.CC.260	Starszy członek personelu pokładowego
OR.OPS.TC	**Sekcja: Personel techniczny w operacjach HEMS, HHO lub NVIS**	**ORO.TC**	**Część ORO podczęść Personel techniczny w operacjach HEMS, HHO lub NVIS**
OR.OPS.TC.100	Zakres	ORO.TC.100	Zakres
OR.OPS.TC.105	Warunki przydzielania obowiązków	ORO.TC.105	Warunki przydzielania obowiązków

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do przepisu CRD	Tytuł przepisu CRD	Odwołanie do przepisu opinii	Tytuł przepisu opinii
OR.OPS.TC.110	Szkolenie i sprawdziany	ORO.TC.110	Szkolenie i sprawdziany
OR.OPS.TC.115	Szkolenie wstępne	ORO.TC.115	Szkolenie wstępne
OR.OPS.TC.120	Szkolenie przejściowe operatora	ORO.TC.120	Szkolenie przejściowe operatora
OR.OPS.TC.125	Szkolenie w różnicach	ORO.TC.125	Szkolenie w różnicach
OR.OPS.TC.130	Loty zapoznawcze	ORO.TC.130	Loty zapoznawcze
OR.OPS.TC.135	Szkolenie okresowe	ORO.TC.135	Szkolenie okresowe
OR.OPS.TC.140	Szkolenie wznawiające	ORO.TC.140	Szkolenie wznawiające
Część OR	**Załączniki**	**Część ORO**	**Załączniki**
Część OR Załącznik I	Formularz deklaracji	Część ORO Załącznik I	Formularz deklaracji

Tabela 4: Zestawienie odwołań CRD – opinia dla części ORO

ORO.GEN Sekcja 1 - Informacje ogólne

161. Przepisy wykonawcze w sekcji 1 zawierają ogólne wymagania dla organizacji, w szczególności dotyczące wstępnej certyfikacji oraz nadzoru. Stanowią one odpowiednik powiązanych wymogów organu w części ARO podczęść GEN sekcje 1 i 3. Opierają się one na wymogach wysokiego poziomu określonych w rozporządzeniu podstawowym. Zgodnie ze zmianami do ARO.GEN, dodano dwa nowe paragrafy zasad wprowadzające ogólne wymogi dotyczące działań, które należy podjąć, aby niezwłocznie zareagować na problem bezpieczeństwa (ORO.GEN.155) oraz dotyczące raportowania zdarzeń (ORO.GEN.160). Nowe ORO.GEN.155 wprowadza wymóg dla organizacji w postaci przestrzegania dyrektyw dot. zdatności do lotu oraz zwiększania bezpieczeństwa, wydanych przez Agencję, z których druga wynika z zadania tworzenia przepisów 21.039 „Dane przydatne w użytkowaniu:[26].

Ref. część ORO	Tytuł	Odpowiadające ARO
ORO.GEN.105	Organ właściwy	nie dotyczy
ORO.GEN.115	Wnioskowanie o certyfikat organizacji	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Środki zgodności	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Warunki zatwierdzania i przywileje organizacji	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Zmiany w organizacjach	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Ciągłość ważności	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Dostęp	Rozporządzenie ramowe Artykuł 4 ust. 5
ORO.GEN.150	Nieprawidłowości	ARO.GEN.350

[26] CRD 2009-01, por. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

ORO.GEN.155	Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Zgłaszanie zdarzeń	ARO.GEN.135

Tabela 5: Powiązanie pomiędzy ARO.GEN oraz ORO.GEN

162. Zgodnie ze zmianami w strukturze zasady, dwa przepisy wykonawcze poprzednio uwzględnione w OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 oraz OR.OPS.GEN.105) uwzględniono obecnie w ORO.GEN. **ORO.GEN.110** definiuje obowiązki operatora w zakresie bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym wymogu ustanowienia i utrzymania systemu sprawowania kontroli operacyjnej nad każdym lotem wykonywanym zgodnie z warunkami swojego zgłoszenia lub certyfikatu, które oparto na istniejących wymogach, tj. EU-OPS oraz JAR-OPS 3, przy następujących znaczących różnicach:

- System listy kontrolnej będzie wymagany w celu przestrzegania zasad czynnika ludzkiego, zgodnie z określeniem w część I, II oraz III załącznika 6 ICAO. Dodatkowo, należy wziąć pod uwagę najnowszą dokumentację producenta statku powietrznego; dodatkowy tekst został dodany w odpowiedzi na komentarze interesariuszy.
- Operator zostanie zobowiązany do określenia procedur planowania lotu w instrukcji operacyjnej zgodnie z częścią II, sekcja 3 załącznika 6 ICAO.

163. Kilka stowarzyszeń kurierskich zwróciło się o wprowadzenie przepisów dotyczących licencjonowania dyspozytorów, ale nie można było tego uwzględnić, ponieważ leżało to poza zakresem NPA. NPA transponowało istniejące wymogi; ani UE-OPS, JAR-OPS 3, ani rozporządzenie podstawowe nie zawierają takiego wymogu. Proponowany tekst jest zgodny z załącznikiem 6 ICAO, który określa, że operator może wybrać metodę kontroli, która wymaga wykorzystania pracowników nadzorujących operacje lotnicze lub dyspozytorów lotniczych, ale nie jest to obowiązkowe. Zgodnie z załącznikiem 6 ICAO, jeśli wykorzystuje się pracowników nadzorujących operacje lotnicze / dyspozytorów lotniczych, państwo operatora może (lub nie) zobowiązać pracowników nadzorujących operacje lotnicze / dyspozytorów lotniczych do uzyskania licencji.

164. Definicja „głównego miejsca prowadzenia działalności" dla określenia właściwego organu zgodnie z **ORO.GEN.105** została obecnie dostosowana do definicji określonej w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona)[27], która została również przyjęta dla rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 ze zmianą rozporządzenia (WE) nr 127/2010[28]. Uwzględnia to fakt, że licencjonowani przewoźnicy lotniczy muszą zostać zatwierdzeni zgodnie z podczęścią G załącznika 1 do rozporządzenia

[27] 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) (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3-20.

[28] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 127/2010 z dnia 5 lutego 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Tekst mający znaczenie dla EOG); Dz. U. L 40, z 13.2.2010, s. 4-50.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

(WE) nr 2042/2003 „Część M" jako część ich AOC. Definicja zakłada, że zasadnicze funkcje finansowe oraz kontrola operacyjna organizacji spoczywają na samym państwie członkowskim. Pamiętając o korzyściach płynących z przyjęcia wspólnych definicji dla różnych rozporządzeń, Agencja stoi na stanowisku, że definicja przejęta z rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 stworzy problemy wdrożeniowe. Dlatego też zaleca się przegląd definicji dla wszystkich właściwych rozporządzeń EASA, w tym rozporządzeń o zdatności do lotu. Przegląd powinien uwzględniać lokalizację kierownictwa technicznego organizacji w stosunku do zatwierdzonej działalności zgodnie z rozporządzeniem podstawowym oraz jego przepisami wykonawczymi, jako głównego kryterium dla określenia głównego miejsca prowadzenia działalności organizacji, do celów określenia właściwego organu.

165. **ORO.GEN.115** definiuje proces wnioskowania o certyfikat organizacji. Uwzględniając komentarze NPA pochodzące od interesariuszy, nie utrzymano propozycji w zakresie pojedynczego certyfikatu organizacji określonego w NPA 2008-22c i obecnie w części ORO nie proponuje się żadnego równoległego standardowego formularza wniosku. W drugim punkcie, państwa członkowskie wyraziły obawy w sprawie wpływu nakładania standardowego formularza wniosku na różne, już wdrożone systemy administracyjne zgodnie z obowiązującymi zasadami. W kwestii pojęcia „pojedynczego certyfikatu", Agencja uważa, że jego główny cel można osiągnąć bez zobowiązywania do wydania pojedynczego certyfikatu organizacji: certyfikat, który jest jedynie „zaświadczeniem" procesu certyfikacji, może mieć formę pojedynczego dokumentu lub różnych dokumentów. Główny aspekt polega na dopilnowaniu, aby właściwe organy mogły sprawować nadzór w najskuteczniejszy sposób dla organizacji posiadających wiele zatwierdzeń[29]. W tym względzie, niezbędne są wymogi wspólnego systemu zarządzania obowiązujące dla wszystkich rodzajów organizacji.

166. **ORO.GEN.120** definiuje proces zatwierdzania alternatywnych środków spełnienia wymagań, który dotyczy organizacji posiadających certyfikat zgodnie z Częścią ORO. W procesie konsultacyjnym wyrażono obawy dotyczące alternatywnych środków spełnienia wymagań stosowanych przez organizacje podlegające wyłącznie obowiązkowi złożenia deklaracji. Agencja zauważa, że nie istnieje żadna postawa prawna w rozporządzeniu podstawowym dot. zobowiązywania tychże organizacji do przestrzegania tego samego procesu zatwierdzenia dla alternatywnych środków spełnienia wymagań jak w przypadku organizacji certyfikowanych. Zatwierdzenie alternatywnych środków spełnienia wymagań może istnieć wyłącznie, jeśli jest dołączone do certyfikatu lub zatwierdzenia, gdzie takie środki uznaje się za część podstawy do przyznania zatwierdzenia. Jednakże, dla organizacji zobowiązanych do złożenia deklaracji, proces zatwierdzenia stosuje się w przypadku alternatywnych środków spełnienia wymagań do AMC bezpośrednio powiązanych z konkretnym zatwierdzeniem, które organizacje mogą posiadać zgodnie z częścią SPA. Jeśli chodzi o możliwość stosowania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań przez profesjonalne organizacje lub organy reprezentujące interesariuszy nieposiadających certyfikatu organizacji zgodnie z rozporządzeniem podstawowym oraz jego przepisami wykonawczymi, w przypadku tych organizacji nie ma potrzeby zwracania się o

[29] Kryteria dla elementów audytu „kredytowania" dla nadzoru organizacji posiadających więcej niż jedno zatwierdzenie zostaną określone w AMC do ARO.GEN.305.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

zatwierdzenie tychże alternatywnych środków, o ile nie podlegają obowiązkowi zgodności według rozporządzenia podstawowego i jego przepisów wykonawczych.

167. W odpowiedzi na reakcje od zainteresowanych stron z branży, Agencja uruchomi dodatkowe zadanie tworzenia przepisów, aby zapewnić metodologię określającą sposób spełnienia celu bezpieczeństwa zasady wdrożeniowej podczas składania wniosku o zatwierdzenie alternatywnych środków zgodności spełnienia wymagań.

168. W **ORO.GEN.130** „Zmiany w organizacjach podlegające certyfikacji" rodzaj zmian wymagający wcześniejszej zgody w stosunku do systemu zarządzania organizacji został szczegółowo opisany w celu odciążenia organizacji oraz organów: w zakresie systemu zarządzania, zmiany wymagające wcześniejszej zgody zostały obecnie bardziej doprecyzowane jako zmiany mające wpływ na zakresy obowiązków i odpowiedzialności lub politykę bezpieczeństwa. Propozycja Agencji dla ORO.GEN.130, wraz z odpowiednimi przepisami ARO, nie różni się w swojej merytorycznej części od pojęcia „pośredniej zgody" ani „zmian dopuszczalnych przez właściwy organ": Po wstępnej certyfikacji, właściwy organ weryfikuje zgodność z obowiązującymi wymogami i zatwierdza system zarządzania organizacji, w tym jej system kontroli operacyjnej, jak również procedury w zakresie zarządzania zmianami, które nie wymagają wcześniejszej zgody. Następnie, zmiany dzieli się na te wymagające wcześniejszej zgody lub te, które można zmienić po uzyskaniu zgody właściwego organu. Proponowane zasady są również bardziej adekwatne w odniesieniu do wdrożenia nadzoru opartego na charakterystykach: po wstępnej certyfikacji organizacja może uzgodnić z właściwym organem zakres zmian niewymagających wcześniejszej zgody, w ramach limitów określonych przez ORO.GEN.130. Wraz z „dojrzewaniem" organizacji, zakres tychże zmian można rozszerzyć, pod warunkiem że pozostają one w ramach limitów określonych na poziomie wykonania zasady.

169. Kilka organów państw członkowskich skomentowało koncepcję nieograniczonej ważności certyfikatów, wyrażając obawy o możliwy brak skutecznej kontroli w przypadku niewygasających certyfikatów. Agencja zauważa, że nieograniczona ważność certyfikatów jest obecnie powszechnie akceptowana w obszarze zdatności do lotu. Ciągłość ważności certyfikatów organizacji podlega ciągłemu nadzorowi przez właściwy organ. Propozycja Agencji promuje proces ciągłego monitorowania realizowany w formie audytów, przeglądów oraz inspekcji w odstępach czasu określonych na podstawie wcześniejszych wyników nadzoru oraz przy uwzględnieniu elementów ryzyka. W przypadku certyfikatów o ograniczonej ważności, właściwe organy mogą opóźniać audyty oraz inspekcje do momentu na krótko przed wygaśnięciem certyfikatu. Część ARO określa niezbędne elementy dla właściwych organów w zakresie podejmowania działań względem certyfikatów, jeśli to konieczne, w przypadku nieprawidłowości stwarzających poważne zagrożenie bezpieczeństwa. Ponadto państwa członkowskie mogą podejmować działanie egzekwujące, nakładając kary, zgodnie z zapisami w krajowych zasadach wdrażających art. 68 rozporządzenia podstawowego.

170. Nowy przepis wykonawczy ORO.GEN.160 „Zgłaszanie zdarzeń" został uwzględniony w celu odwołania się do obowiązujących przepisów oraz w celu zdefiniowania wymogów dot. sprawozdawczości, w tym raportowania do organizacji odpowiedzialnych za projekt statku powietrznego, dla wszystkich organizacji podlegających części ORO. Tekst opiera się na istniejących wymogach zawartych w przepisach dotyczących zdatności do lotu. Zdarzenia, które należy raportować to takie, które poważnie zagrażają bezpieczeństwu działania statku powietrznego w

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

przeciwieństwie do zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego, którymi zarządza się jako częścią wewnętrznego systemu raportowania zdarzeń, określonego przez ORO.GEN.200(a)(3). Aby uwzględnić reakcje na CRD, dokonano przeglądu wymogów: wstępne raporty, które należy złożyć w ciągu 72 godzin od momentu identyfikacji zdarzenia przez organizację, nie muszą zawierać szczegółów działań, które organizacja zamierza podjąć, by zapobiegać ich ponownemu wystąpieniu, ponieważ określenie tychże działań może wymagać czasu.

ORO.GEN Sekcja 2 – System zarządzania

171. Agencja proponuje przeznaczyć specjalną sekcję ogólnych wymogów organizacyjnych na wymagania dot. systemów zarządzania organizacji. Wymogi te wynikają głównie z wymogów już istniejących w obowiązujących standardach, np. JAR. Obejmują one potrzebę posiadania wykwalifikowanego personelu, a w szczególności specjalnych osób w ramach kierownictwa, zapewniając, że organizacja pozostaje w zgodności z obowiązującymi wymogami. Istniejące wymogi obejmują również konieczność posiadania odpowiednich obiektów umożliwiających wykonywanie niezbędnych zadań oraz potrzebę dokumentowania wszystkich działań prowadzonych zgodnie z obowiązującymi zasadami.

172. Ta szczególna sekcja to również właściwe miejsce do wdrożenia standardów ICAO dot. systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS)[30]. Agencja jest przekonana, że nie należy ich wdrażać przez dodatkowy wymóg systemu zarządzania nakładany na istniejące przepisy, niezależnie od tego czy dotyczą one finansów, jakości lub innych obaw osoby zarządzającej organizacją. Narzucanie systemu zarządzania bezpieczeństwem odrębnego względem innych systemów może być postrzegane jako zaledwie dodatkowy, narzucony wymóg, niosący ze sobą ryzyko, że organizacje będą starały się zadowolić właściwy organ, wykazując, że wdrożyły we własnej organizacji wszystkie wymagane elementy narzucone. Nie wspierałoby to wdrożenia zasad opartych na charakterystykach, zgodnie z ich rozwijaniem przez ICAO w celu usprawnienia wdrożenia zasad SMS.

173. Zamiast tego Agencja proponuje listę elementów, które organizacje muszą uwzględnić. Stąd proponowane wymogi opierają się na pomyśle, że bezpieczeństwo oraz pozostawanie w zgodności z przepisami powinny stanowić troskę całego personelu we wszystkich działaniach organizacji. Dlatego też wymogi przedstawiono w taki sposób, aby umożliwić organizacjom ich zastosowanie w sposób, który uznają za właściwy z uwzględnieniem własnego modelu biznesowego. W szczególności wymogi umożliwiłby wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania, gdzie bezpieczeństwo stanowi parametr, który należy uwzględnić przy każdej decyzji, a nie zestawienie systemu bezpieczeństwa. Zintegrowane zarządzanie umożliwia kierownictwu rozpoznanie oraz uwzględnienie wszystkich znaczących wpływów na ich organizację, takich jak strategiczny kierunek działalności, właściwe przepisy oraz standardy, wewnętrzne przepisy oraz kultura, ryzyko oraz zagrożenia, wymogi dot. zasobów oraz potrzeby osób, które mogą znajdować się pod wpływem dowolnego aspektu działalności organizacji.

[30] Załącznik 1 ICAO dodatek 4 / Załącznik 6 ICAO dodatek 7 „Ramy dla systemów zarządzania bezpieczeństwem".

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

174. W zakresie systemów jakości, Agencja proponuje zachowanie tego, co rzeczywiście interesuje organ nadzorujący, kiedy zobowiązuje organizacje do wdrożenia systemu jakości: zgodności z przepisami. W rzeczy samej, system jakości można stosować do spełnienia różnych zestawów wymogów. Agencja jest zdania, że niezbędne jest, aby po prostu wymagać monitorowania w zakresie zgodności jako części wymogów systemu zarządzania. Proponowane wymogi oferują więc możliwość wdrożenia standardów SMS ICAO, nie zobowiązując organizacji do zmiany ich modelu biznesowego.

175. Proponowane wymogi systemu zarządzania pasują do różnych organizacji, niezależnie od ich rozmiaru, charakteru lub poziomu skomplikowania działań oraz niezależnie od modelu biznesowego, który pragną zastosować, zapewniając w ten sposób zastosowanie proporcjonalne. Agencja proponuje również, że w przypadku kiedy organizacja zleci na zewnątrz część swoich działań będących przedmiotem obecnie proponowanych wymogów, powinna zachować obowiązki dot. pozostawania w zgodności z obowiązującymi przepisami. Jest to niezbędne, aby zapewnić całkowite dostosowanie organizacji do działań będących przedmiotem certyfikacji.

176. Wymogi systemu zarządzania mają obowiązywać wszystkie organizacje objęte tymi proponowanymi wymogami organizacyjnymi. Podczas przygotowywania projektu wymogów systemu zarządzania Agencja sprawdziła już obowiązujące elementy w stosunku do organizacji zapewniających wstępną i ciągłą zdatność do lotu w celu określenia kompatybilności, utrzymując, tam gdzie to możliwe, już istniejące sformułowania. Zamiarem Agencji jest zaproponowanie zasad wdrażających standardy SMS ICAO dla innych rodzajów organizacji w przyszłości. O ile to możliwe, Agencja będzie dążyła do utrzymania wymogów możliwie najbardziej podobnych do tych zaproponowanych w wymogach organizacyjnych. Umożliwi to dostosowane wdrożenie standardów ICAO, w szczególności dla tych organizacji, których działania obejmują kilka sektorów lotniczych.

177. Podczas przygotowywania projektu proponowanych wymogów, Agencja starała się zapewnić spójność wymogów obowiązujących różne rodzaje organizacji. Dlatego też Agencja zapoznała się z wymogami przedstawionymi w JAR-FCL 1, 2 oraz 3, w EU-OPS, w AMC oraz GM do JAR-OPS 1, jak również w JAR-OPS 3. Standardy te zawarto w wymogach, które organizacje zobowiązane są przestrzegać w zakresie proponowanych wymogów organizacyjnych. Następnie, w celu zapewnienia ogólnej spójności, Agencja zapoznała się z odpowiednimi wymogami zawartymi w przepisach wykonawczych, obowiązującymi już organizacje zapewniające zdolność do lotu. Agencja zaproponowała następnie w swoim NPA sformułowanie, które wydaje się najlepiej pasować do wszystkich organizacji, w razie potrzeby uzupełniając je wymogami dla specyficznych rodzajów organizacji.

178. Agencja uzupełniła te proponowane zasady o inne zasady oparte na standardach ICAO, które nie zostały wprowadzone do standardów wymienionych w poprzednim akapicie. Jest tak na przykład w przypadku wymogów SMS ICAO.

179. W fazie konsultacji Agencja dokładnie wyjaśniła proces, który zastosowano w celu uzyskania proponowanych wymogów systemu zarządzania. Wstępne komentarze zainteresowanych stron wykazały niepełne zrozumienie proponowanych zasad. Dlatego też Agencja, wspierana przez grupę rewizyjną, dokonała przeglądu proponowanego tekstu pod kątem zwiększenia jego przejrzystości.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

180. Agencja uznała również za interesujący fakt, że niektóre zainteresowane strony postulowały dalsze przejście w kierunku zasad opartych charakterystykach. Jednakże Agencja nie uważa za rozsądne proponowanie pełnych przepisów opartych na charakterystykach na tym etapie oraz uważa, że ciągłe poprawianie przepisów, w sposób spójny z postępem dokonującym się na poziomie organizacji, usprawni drogę w kierunku przepisów opartych na charakterystykach.

181. Pomimo innego sformułowania, proponowane wymogi są w pełni zgodne z ICAO. Tabelę zbieżności zawierającą proponowane wymogi oraz powiązane AMC oraz GM w Części OR(O) oraz właściwe standardy ICAO zamieszczono w załączniku III noty wyjaśniającej do CRD „Wymagania dotyczące organizacji" (2008-22C I 2009-02C)[31]. 37. Zgromadzenie ICAO, które odbyło się na przełomie września/października 2010 r., potwierdziło stworzenie nowego załącznika poświęconego zarządzaniu bezpieczeństwem, tj. załącznika 19, który ma zawierać ogólne zasady SMS obowiązujące wszystkie organizacje, a tym samym podążać zgodnie z podejściem całościowym proponowanym przez EASA w swoich NPA poświęconym wymogom dla władz i organizacji. Po opublikowaniu nowego załącznika, wymogi organizacyjne dotyczące SMS zostaną przejrzane, również w celu uwzględnienia prac wykonywanych w ramach Międzynarodowej Grupy Współpracy poświęconej Zarządzaniu Bezpieczeństwem (SM-ICG), postępu dotyczącego wdrożenia EASP, a w szczególności w celu uwzględnienia zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa wynikającym z interakcji z innymi organizacjami. W tym drugim punkcie Agencja zgadza się z zainteresowanymi stronami, że organizacje nie powinny zarządzać bezpieczeństwem w odosobnieniu, ale powinny wykonywać to we współpracy z innymi, powiązanymi organizacjami. Dla przykładu, skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem realizowane przez operatora lotniska wiąże się z odpowiednią współpracą z operatorami lotniczymi oraz instytucjami służby żeglugi powietrznej. Dlatego też Agencja zamierza dokonać przeglądu wymogów organizacyjnych opisanych powyżej poprzez nowe zadanie tworzenia przepisów.

ORO.AOC - Certyfikacja przewoźnika lotniczego

182. Tę podczęść stosuje się do operatorów zarobkowych. Definiuje ona proces ubiegania się o certyfikat przewoźnika lotniczego, warunki umów leasingowych oraz dzielenia oznaczeń linii, procesu ubiegania się o zgodę na realizację szkolenia załogi pokładowej oraz wydawanie zaświadczeń załogi pokładowej oraz wymogi dla niezarobkowych operacji realizowanych statkami powietrznymi zgodnie z AOC. Te drugie wymogi dotyczą monitorowania danych lotu, personelu, obiektów oraz sporządzania podręczników oraz dokumentacji.

183. Niniejszą podczęść oparto na właściwych wymogach EU-OPS oraz JAR-OPS 3 określonych w podczęści B, a C.ORO.AOC zawiera nowy wymóg dot. dzielenia oznaczeń linii, aspektu, który nie zostały ujęty w EU-OPS. Został on umieszczony, aby odzwierciedlić szerszy zakres rozporządzania podstawowego w porównaniu do EU-OPS. Do wstępnej propozycji zawartej w NPA 2009-2c wprowadzono poprawki na podstawie komentarzy zainteresowanych stron.

[31] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

184. Główne problemy zgłoszone przez interesariuszy w stosunku do tej podczęści dotyczyły obowiązywania oraz zakresu AOC (ORO.AOC.100), wymogów umowy leasingu bez załogi lub z załogą statku powietrznego państwa trzeciego (ORO.AOC.110), współdzielenia oznaczenia linii (ORO.AOC.115) oraz relacji pomiędzy różnymi osobami zajmującymi stanowiska a systemem zajmowania stanowisk (ORO.AOC.135).

185. Dokonano znaczących zmian w niektórych przepisach na podstawie otrzymanych komentarzy. Niektóre zmiany miały raczej charakter edytorski lub miały zwiększyć przejrzystość przepisów.

186. **ORO.AOC.025** „Zmiany" został usunięty ze względu na jego odpowiednie uwzględnienie w ORO.GEN. Wstępną listę zmian podlegających wcześniejszemu zatwierdzeniu zamieszczono jako GM w ORO.GEN, co zostanie opublikowane wraz z decyzją.

187. **ORO.AOC.110 (b)** „Leasing": zgłoszono wiele obaw dot. leasingowania statków powietrznych od operatorów z krajów trzecich. Agencja dokładnie rozpatrzyła otrzymane komentarze. Leasing stanowi ważne narzędzie biznesowe dla zarobkowych linii lotniczych i dlatego też zasady dot. bezpieczeństwa powinny być proporcjonalne. Jest jednak jasne, że leasingowanie statku powietrznego, w szczególności od operatorów państwa trzeciego, musi odbywać się w kontrolowanym środowisku w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa. Europejski ustawodawca uznał to i uwzględnił leasing w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 w sprawie EU-OPS. Oba elementy legislacji uwzględniono podczas zmiany tekstu zasady NPA. Agencja jest zdania, że zmodyfikowany tekst, przedstawiony w tej opinii, zapewnia niezbędną elastyczność dla zarobkowych linii lotniczych, jednocześnie zapewniając poziom bezpieczeństwa oczekiwany przez opinię publiczną oraz ustawodawcę.

188. Przepis w sprawie leasingu został zasadniczo zmieniony. Główne zmiany dotyczyły leasingu statku powietrznego z załogą od operatorów państw trzecich. Wiele komentarzy wskazywało, że wymagania dot. leasingu statku powietrznego z załogą, zapisane w NPA/CRD są trudne do spełnienia. Przepis UE-OPS pozwala na stosowanie standardów bezpieczeństwa w przypadku leasingu z załogą, które są „równorzędne" do wymogów określonych w EU-OPS. Uwzględniając otrzymane komentarze oraz w celu dostosowania do EU-OPS, wprowadzono sformułowanie „równorzędne standardy bezpieczeństwa". Skutkiem tego, operator UE otrzymał możliwość wykazania przed właściwym organem, że statek powietrzny leasingowany z załogą podlega standardom równorzędnym do standardów bezpieczeństwa UE. Pojawiły się również obawy w zakresie stosowania rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 oraz załacznika III części FLC. Komentarze dotyczące rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 zostaną uwzględnione w CRD do NPA 2010-10. Komentarze dotyczące załacznika II części FCL zostaną uwzględnione w nowym zadaniu tworzenia przepisów (FCL.002).

189. Niektóre komentarze wskazywały, że ORO.AOC powinien odzwierciedlać istniejącą praktykę w zakresie leasingu bez załogi statków powietrznych zarejestrowanych w państwach trzecich w przypadku potrzeb organizacyjnych w ograniczonym czasie. Do zawiadomienia NPA 2010-10 otrzymano podobne komentarze. Ponieważ leasing bez załogi to głównie problem dot. ciągłej zdatności do lotu, warunki, na podstawie których można dokonać leasingu bez załogi statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim zostaną ocenione w trakcie CRD

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

do NPA 2010-10. To zadanie tworzenia przepisów może wymagać w przyszłości ponownej oceny przepisów w ORO.AOC dot. leasingu bez załogi.

190. W stosunku do statku powietrznego oddawanego w leasing bez załogi, odwołanie do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 zostało przeniesione do ARO.OPS.110. Ponadto wymóg dot. usunięcia statku powietrznego z AOC wynajmującego został przeniesiony do ARO.OPS.110, ponieważ to właściwy organ ma obowiązek dopilnowania, aby statek powietrzny został usunięty z AOC operatora w odpowiednim czasie. Tekst został zmodyfikowany w celu wyjaśnienia, że nie będzie konieczności załączenia uzgodnień finansowych umowy leasingu we wniosku o zatwierdzenie.

191. Wprowadzono nowy ustęp dotyczący statku powietrznego oddawanego w leasing z załogą, który zobowiązuje operatorów UE do powiadamiania ich właściwego organu w przypadku zawarcia umowy oddania statku powietrznego w leasing z załogą.

192. W **ORO.AOC.115** „Umowy o dzielenie oznaczeń linii": dyskusja dot. leasingu obowiązuje również dla dzielenia oznaczeń linii. Wiele komentarzy wskazywało, że część TCO nie powinna dotyczyć umów o dzielenie oznaczeń linii zawartych z operatorami państw trzecich, ponieważ niektórych partnerzy takich umów nigdy nie latają do Europy. W niektórych komentarzach poddawano w wątpliwość podstawę prawną dla regulowania dzielenia oznaczeń linii oraz proponowano delegowanie nadzoru nad partnerami dzielenia oznaczeń linii do operatora UE. Ponadto zgodność z wymogami zasadniczymi (załącznik IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008) stała się przedmiotem sporu, ponieważ operatorzy państw trzecich nie mogą zapewnić pełnej zgodności. Inne komentarze wskazywały, że dzielenie oznaczeń linii należy uwzględnić w oddzielnym zadaniu tworzenia przepisów. Po pierwsze, należy podkreślić, że Agencja uwzględnia dzielenie oznaczeń linii w ramach zakresu art. 4 ust. 1. lit. c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Po dokonaniu oceny komentarzy, zmodyfikowano przepisy dot. dzielenia oznaczeń linii. W nowej propozycji przygotowanej dla tej opinii, usunięto odwołanie do części TCO. Obecnie operator UE odpowiada za nadzór nad partnerami dzielącymi oznaczenie linii, zapewniając ciągłe pozostawanie w zgodności z wymaganiami zasadniczymi. W tym celu operator musi stworzyć program audytu dot. dzielenia oznaczeń linii. Obowiązuje to również partnerów dzielących oznaczenie linii, którzy nie działają na terenie UE. Wytyczne zostaną opracowane w formie tabeli przepisów, które należy przestrzegać. Zgodność z tymi przepisami zapewni stosowanie się do wymogów zasadniczych w załączniku IV rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Przepisy zawarte w tabeli będą identyczne z tymi obowiązującymi dla operatorów państw trzecich w momencie ubiegania się o autoryzację zgodnie z częścią TCO. Przepis zmodyfikowano w takich sposób, aby mieć pewność, że operator UE nie może dokonać sprzedaży lub wystawiania biletów na loty realizowane przez operatora państwa trzeciego, na którego nałożono zakaz działalności zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005[32] (lista bezpieczeństwa UE). Operator państwa trzeciego, znajdujący się na liście bezpieczeństwa UE, może nadal sprzedawać i wystawiać bilety na loty realizowane przez jego europejskiego partnera dzielącego oznaczenie linii. Podejście przyjęte w stosunku do dzielenia oznaczeń linii stanowi duże rozszerzenie zgodnie z „Wytycznymi programu

[32] 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 z 27.12.2005, s. 15.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

bezpieczeństwa dot. dzielenia oznaczenia linii" amerykańskiego Departamentu Transportu oraz Federalnej Administracji ds. Lotnictwa (USA).

193. **ORO.AOC.120 „**Zatwierdzanie prowadzenia szkoleń z zakresu części CC oraz wydawania zaświadczeń dla personelu pokładowego" transponuje wymogi EU-OPS, których nie ujęto w pełni w NPA.

194. **ORO.AOC.125** „Operacje niezarobkowe statków powietrznych podlegające AOC": dokonano trzech zmian niniejszego przepisu. Po pierwsze, OR.OPS.GEN.105 przeniesiono do ORO.AOC.125. Po drugie, w celu doprecyzowania tematu, tytuł zmieniono na „Operacje niezarobkowe statków powietrznych podlegające AOC". Po trzecie, Agencja zaproponowała nowy tekst definiujący elementy, które operator posiadający licencję AOC musi wykonać, jeśli zmierza korzystać ze statku powietrznego niezarobkowo. Zasadą pozostaje: procedury dot. operowania niezarobkowego należy określić w podręczniku operacji, w którym należy jasno określić różnice w procedurach operacyjnych (pomiędzy operacjami zarobkowymi a niezarobkowymi). Ponadto operator musi dopilnować również, aby zaangażowany personel posiadał aktualną wiedzę na temat powiązanych procedur. Poza tym, właściwy organ musi zatwierdzić akceptację. Deklaracja jest jednak zbędna, jeśli operator komercyjny realizuje lotu niezarobkowe. Na podstawie komentarzy do CRD, przepis został nieznacznie zmieniony w celu poprawienia przejrzystości.

195. **ORO.AOC.130 (a)** „Monitorowanie danych lotu": zapis *„o ile nie działają tymczasowo i wyłącznie dla przebagażowania lub oblotów"* wprowadzono do tekstu CRD na podstawie komentarza do NPA-2009-2c, ze względu na operatorów realizujących niezarobkowe usługi lotnicze, którzy nie mogą z łatwością wdrożyć programu FDM. Jednakże po dokonaniu wewnętrznego przeglądu uznano, że zapis ten nieodpowiednio i nieprecyzyjnie ujmuje intencje zmiany oraz że istnieje ryzyko nieumyślnych lub nieprzewidzianych negatywnych skutków dla bezpieczeństwa. Ponadto ORO.AOC.130 jest w pełni zgodne z UE-OPS 1.037 oraz częścią I 3.3.6 załącznika 6 ICAO. Dlatego też zdecydowano się na usunięcie *„o ile nie działają tymczasowo i wyłącznie dla przebagażowania lub oblotów".*

ORO.DEC –Deklaracja

196. Niniejsza podczęść zawiera wymóg w sprawie składania deklaracji. Treść formularza deklaracji zdefiniowano w załączniku I do części ORO. Stosuje się go do niezarobkowych operatorów lotniczych złożonych statków powietrznych napędzanych silnikiem (operatorzy NCC). Artykuł 8.5 ust. d rozporządzenia podstawowego wdraża te wymogi. Niniejsza podczęść uzupełnia ARO.GEN.345.

197. Zgodnie z rozporządzeniem podstawowym oraz jak już zadeklarowano w NPA/CRD, wszyscy operatorzy NCC będą zobowiązani do złożenia deklaracji w państwie operatora. Obejmuje ona operacje realizowane statkami powietrznymi, podejmowane jako operacje niezarobkowe.

198. Intencją deklaracji jest:

- uznanie przez operatora jego obowiązków wynikających z obowiązujących przepisów bezpieczeństwa oraz potwierdzenie, że posiada wszystkie niezbędne zgody;
- poinformowanie właściwego organu o istnieniu operatora; oraz

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

- umożliwienie właściwemu organowi wykonywania obowiązków nadzoru

199. Treść deklaracji została zmieniona na podstawie otrzymanych deklaracji. Pojęcia dostosowano do pojęć stosowanych w innych podczęściach i częściach.

ORO.MLR – Instrukcje, dzienniki i zapisy

200. Przepisy wykonawcze proponowane w ORO.MLR, wdrażające punkty 8.a.3 oraz 8.b załącznika IV do rozporządzenia podstawowego zawierają przepisy w sprawie instrukcji operacyjnych operatora, minimalnego wykazu wyposażenia, dziennika podróży oraz prowadzenia dokumentacji.

201. W przypadku operacji CAT realizowanych śmigłowcami lub samolotami, proponowane przepisy wykonawcze oparto na istniejących wymogach, tj. EU-OPS, JAR-OPS 3 oraz JAR-MMEL/MEL, wraz z następującymi, znaczącymi zmianami:

- chociaż przepisy w sprawie struktury instrukcji operacyjnej (części od A do D) skopiowane z załączników EU-OPS/JAR-OPS 3 zamieszczono jako przepisy wykonawcze, to lista treści dot. instrukcji operacyjnych zostanie zamieszczona jako AMC, aby zapewnić elastyczność i proporcjonalność;
- przygotowanie instrukcji operacyjnej w języku angielskim nie jest obowiązkowe zgodnie z EU-OPS/JAR-OPS 3, ale transponowane przepisy EU-OPS/JAR-OPS 3 wyjaśniają, że operator jest odpowiedzialny za dopilnowanie, aby personel rozumiał język instrukcji operacyjnej. Według komentarzy kilku interesariuszy, zrozumienie języka instrukcji operacyjnej przez personel operacyjny jest kwestią bezpieczeństwa;
- przepisy dotyczące wykazu wyposażenia minimalnego zawierają dodatkowe odwołanie do przyszłych danych przydatnych w użytkowaniu, przygotowanych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003.

202. W przypadku operacji niezarobkowych przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym, proponowane przepisy wykonawcze oparto na częśi II sekcja 2 oraz 3 oraz na części III sekcja 3 załącznika 6 ICAO, nie wprowadzając znaczących zmian.

203. W przypadku operacji specjalistycznych niezarobkowych przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz operacji specjalistycznych zarobkowych, proponowane przepisy wykonawcze oparto na części II sekcja 2 oraz na części III sekcja 3 załącznika 6 ICAO, nie wprowadzając znaczących zmian.

ORO.SEC – Bezpieczeństwo

204. Przepisy wykonawcze proponowane w OR.OPS.SEC zawierają wymogi dla operatorów w zakresie wdrożenia procedur ochronnych oraz sprzętu w celu ochrony kabiny załogi lotniczej przed naruszeniem bezpieczeństwa. W przypadku samolotów, wymogi stosuje się do wszystkich tych, które posiadają drzwi do kabin załogi lotniczej oraz do wszystkich zarobkowych samolotów transportu lotniczego o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 45 500 kg oraz o maksymalnej zatwierdzonej konfiguracji miejsc pasażerskich (MAPSC) wynoszącej ponad 60.

Wymogu dla śmigłowców należy przestrzegać, jeśli zainstalowano drzwi do kabiny załogi lotniczej.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

205. Proponowane zasady oparto na podczęści S EU-OPS oraz podczęści S JAR-OPS 3 i odzwierciedlają one treść i intencję wymienionych podczęści. Proponowane zasady są również zgodne z częścią I załącznika 6 ICAO.

206. Głównym problemem była obawa zainteresowanych stron o możliwy konflikt pomiędzy zasadami proponowanymi przez Agencję w sprawie bezpieczeństwa podczas lotu oraz rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002[33]. Uzgodniono z Komisją, że Agencja utrzyma w opinii tylko te zasady, które mają znaczący wymiar bezpieczeństwa oraz nie zostały ujęte w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 lub przez ICAO i przeniesie pozostałe zasady w celu ich późniejszego opracowania przez Komisję.

ORO.FC – Załoga lotnicza

207. Przepisy wykonawcze proponowane w ORO.FC zawierają wymogi w zakresie kwalifikacji, szkolenia i sprawdzania członków załogi lotniczej.

- Sekcja 1 określa wspólne wymagania i stosuje się ją zarówno do operacji niezarobkowych z użyciem złożonych statków powietrznych o napędzie silnikowym, jak i do wszelkich operacji zarobkowych.
- Sekcja 2 określa dodatkowe wymogi mające zastosowanie do operacji w zarobkowym transporcie lotniczym, z wyjątkiem operacji szybowcowych lub balonowych, jak również operacji pasażerskich trwających maksimum 30 minut oraz zaczynających i kończących się na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczych, lub w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:
- jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej wynoszącej 5 700 kg lub mniej lub przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota; lub
- jednosilnikowych śmigłowców, przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota;
- Sekcja 3 określa dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowych poza zarobkowym transportem lotniczym oraz do operacji szybowcowych i balonowych oraz działań A-do-A w zarobkowym transporcie lotniczym, o których mowa w paragrafie powyżej.

208. Zaproponowane zasady oparto na EU-OPS oraz JAR-OPS 3 dotyczących operacji zarobkowych w transporcie lotniczym oraz na projekcie JAR-OPS 0, 2 oraz 4 dla operacji lotniczych innych niż komercyjny transport lotniczy oraz niezarobkowe operacje lotnicze użyciem złożonych statków powietrznych napędzanych silnikiem. Wymagania mające zastosowanie do operacji niezarobkowych zostały dostosowane i są w pełni zgodne z częścią II załącznika 6 IC AO dla samolotów oraz częścią III sekcja III załącznika 6 ICAO dla śmigłowców.

---

[33] Dz. U. L 97, z 9.4.2008, s. 72.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

209. W stosunku do zarobkowych operacji transportu lotniczego, w porównaniu do EU-OPS/JAR-OPS 3 oraz oprócz ogólnych zmian opisanych w CRD 2009-02b, ust. 89 i kolejne[34], podkreślono następujące zmiany:

- Wymagania mające zastosowanie do samolotów oraz śmigłowców zostały zharmonizowane możliwe możliwie najpełniej, uwzględniając różnice pomiędzy charakterystyką operacyjną obu kategorii statków powietrznych.
- Chociaż odstępstwa od dodatku 1 do 1.005(a) EU-OPS oraz dodatku 3.005(f) JAR-OPS 3 zostały w pełni transponowane do proponowanych przepisów wykonawczych, zainteresowane strony poprosiły o dalsze uwzględnienie proporcjonalności zasad. Skutkiem tego, pewne operacje A-do-A opisane powyżej podlegały temu samemu zestawowi zasad, co operacje zarobkowe inne niż zarobkowy transport lotniczy. Podczas określania progu uwzględniono poziom bezpieczeństwa oczekiwany od zarobkowych operacji transportu lotniczego oraz obecnie obowiązującą legislację państw członkowskich. W przypadku śmigłowców, liczbę sześciu osób postrzega się jako kompromis pomiędzy śmigłowcami małymi i średnimi i powinna ona obejmować większość działalności w zakresie zwiedzania. Kryterium silnika uznano za bardziej odpowiednie niż limit masy wynoszący 3 175 kg, ponieważ uwzględniałaby ona określone złożone śmigłowce wielosilnikowe. Główna różnica w zaproponowanych przepisach wykonawczych dotyczy rocznego sprawdzianu biegłości operatora oraz wymogów dotyczących szkolenia dowódczego, zarządzania zasobami załogi oraz szkoleń przejściowych - te ostatnie są mniej nakazowe.
- Najnowsze wymogi dla wszystkich pilotów dot. doświadczenia zostały przeniesione do części FCL, a dokładniej do punktu FCL.060, ponieważ uznaje się je za ograniczenie uprawnień w ramach licencji.
- Zatwierdzenie użytkownika szkoleniowego urządzenia symulacji lotu (FSTD) zostało poprawione w celu uwzględnienia wymogów dla operatorów w zakresie opracowania systemu właściwego zarządzania zmianami FSTD, które mogą wpływać na programy szkolenia operatora.
- W stosunku do kwalifikacji fachowości w zakresie trasy/obszaru i lotnisk, wyrażenie „kwalifikacja" nie zostało transponowane, ponieważ stosuje się je wyłącznie w stosunku do licencji pilotów. EU-OPS/JAR-OPS nie wyjaśnia ani nie określa rodzaju kwalifikacji, podmiotu, który ją wystawia, oraz czy dotyczy ona licencji czy też nie. W konsekwencji, aby uniknąć pomyłek w terminologii, które mogłyby skutkować pomyłkami w systemie, uznano, że lepszym rozwiązaniem jest usunięcie wspomnianych „kwalifikacji" przy zachowaniu bez zmian meritum wymogów.
- Uwzględniając otrzymane komentarze, szkolenie CRM zostało uwzględnione we wszystkich szkoleniach załóg jednoosobowych. Powodem ujęcia CRM jest nie tylko interakcja pomiędzy dwoma pilotami tej samej załogi, ale również, na przykład, z personelem naziemnym. Ponadto przekazuje ono jak skutecznie zarządzać obciążeniem pracą w kokpicie, co stanowi ważny aspekt szkolenia w lotach w załodze jednoosobowej.

[34] http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

- Dodatkowe wymagania dla lotów w załodze jednoosobowej zgodnie z IFR lub w nocy wprowadzono na podstawie JAA NPA OPS 65, dostosowując je do poprawki 29 części I załącznika 6 ICAO.

210. Zasadniczo zapewniono spójność z częścią FCL oraz nowo opracowaną koncepcją danych przydatnych w użytkowaniu. Koncepcja ta została już częściowo wdrożona w EU-OPS poprzez odwołanie do Wspólnej Operacyjnej Rady Oceniającej (JOEB).

211. Określono następujące różnice w stosunku do załącznika 6 ICAO:

- Dokonano zmian, które dotyczyły zakresu określenia proporcjonalnych zasad, w szczególności dla operacji CAT A-do-A. Dodatkowo uwzględniono dodatek 1 do 1.005(a) EU-OPS. Przedstawia to niezgodność z częścią I 9.4.4.1 załącznika 6 ICAO w sprawie liczby sprawdzianów biegłości operatora w roku. To samo dotyczy części III, sekcja II 7.4.3.1. załącznika 6 ICAO ze względu na transpozycję dodatku 3.005(f) JAR-OPS 3 w sprawie operacji VFR wykonywanych w dzień, w odniesieniu do widocznych punktów charakterystycznych, wykonywanych śmigłowcami innymi niż śmigłowce złożone napędzane silnikiem.

- Przepisy dotyczące operatorów radiowych oraz nawigatorów lotniczych nie zostały ujęte w EU-OPS, a w konsekwencji nie zostały ujęte w proponowanym tekście. Przedstawia to niezgodność z częścią I 9.1.2 załącznika 6 dla operatorów radiowych. Nie ma operacji, które wymagają nawigatorów lotniczych. Ponadto, chociaż Agencja może regulować funkcję członków załogi, państw członkowskie pozostają nadal odpowiedzialne z regulowanie kwalifikacji. Oznacza to również, że część I, 9.1.3, załącznika 6 oraz część II, 3.9.1.2, załącznika 6 ICAO dotyczące mechaników pokładowych zostały tylko częściowo wdrożone na mocy tych zasad, ponieważ licencjonowanie pozostaje nadal w kompetencji państwa członkowskiego.

- W odniesieniu do wiedzy o trasie/obszarze i lotniskach, poprzez transpozycję przepisu z dodatku 1 do 1.005(a) EU-OPS, zauważono niezgodność dla operacji VFR wykonywanych w dzień na samolotach z klasy osiągów B z częścią I, 9.4.3.5 oraz 9.4.3.6 załącznika 6 w odniesieniu do okresu 12 miesięcy.

- W sprawie lotów w załodze jednoosobowej wykonywanych zgodnie z IFR i warunkach nocnych, nie wymieniono szczegółowo normy części I, 9.4.5.3, załącznika 6 w sprawie wstępnej kontroli roli załogi jednoosobowej oraz przedstawiciela środowiska operacji. Tekst opracowany w ten sposób nie jest taki sam jak EU-OPS i dlatego też nie został zmieniony, zgodnie z wytycznymi uzgodnionymi przez Komisję oraz Komitet EASA.

212. Następujące elementy zidentyfikowano jako temat w zakresie przyszłego tworzenia przepisów:

- przegląd oraz aktualizacja przepisów dot. zarządzania zasobami załogi poprzez uwzględnienie doświadczenia zebranego w ostatnich latach;

- alternatywny program szkolenia i kwalifikacji dla zarobkowych operacji transportu lotniczego realizowanych śmigłowcami.

213. Uzyskane komentarze wskazują również, że pojęcie szkolenia dla lotów w załodze jednoosobowej jest kontrowersyjne i może wymagać dalszego przeglądu.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Jednakże nie przedstawiono zbyt wielu szczegółowych propozycji poprawek. Agencja może dodać dodatkowe zadanie tworzenia przepisów w tym zakresie na późniejszym etapie, w trakcie pozyskiwania dalszych propozycji tworzenia przepisów od interesariuszy.

ORO.CC – Personel pokładowy

214. Przepisy wykonawcze zaproponowane w ORO.CC zawierają wymogi dot. szkolenia, sprawdzania oraz ważności, których musi przestrzegać operator korzystający ze statku powietrznego z personelem pokładowym w celu zapewnienia ciągłej kwalifikacji członków personelu pokładowego.

- Sekcja 1 określa wspólne wymagania dotyczące operacji w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT) oraz operacji niezarobkowych przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym.
- Sekcja 2 określa dodatkowe wymagania dotyczące wyłącznie CAT.

215. Proponowane zasady zostały oparte o istniejące wymogi: tj. podczęść O EU-OPS oraz JAR-OPS 3. Materiał doradczy TGL 44[35], który opublikował JAA i który zawiera sekcję 2 JAR-OPS 1 (AMC oraz Interpretacyjny materiał wyjaśniający - IEM), również został uwzględniony.

216. Wymagania są zgodne z rozdziałem 12 części I załącznika 6 ICAO dla samolotów oraz rozdziału 10 Części III dla śmigłowców. Jeśli chodzi o wymogi EU-OPS i JAR-OPS 3, proponowane zasady są bardziej szczegółowe niż te określone w odpowiednich standardach ICAO. Jednakże szczegółowe rekomendacje ICAO, które znajdują się w ICAO dok. 7192-AN/857 Podręcznik szkoleniowy część E-1 dla szkolenia bezpieczeństwa personelu pokładowego (drugie wydanie - 1996 r.), również zostały uwzględnione.

217. Uwzględniając fakt, że wymogi EU-OPS w większości przypadków zostały sporządzone dobrowolnie dla niezarobkowych operacji realizowanych złożonymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym, główne różnice w porównaniu do podczęści O EU-OPS oraz JAR-OPS 3 dotyczyły następujących obu rodzajów operacji:

- Zakres (ORO.CC.005): proponowane zasady zgodnie z sekcją 1 „Wspólne wymogi" będą dotyczyły operacji niezarobkowych przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz operacji w zarobkowym transporcie lotniczym.
- Określenie minimalnej liczebności i składu personelu pokładowego (ORO.CC.100): wymóg EU-OPS (OPS 1.990(b)(2)) zostało wyjaśnione, aby zapewnić powszechne zrozumienie i uznawanie przez operatorów zasad zdatności do lotu oraz powiązanych specyfikacji certyfikacji właściwych dla personelu pokładowego. Podczas określania minimalnej liczebności personelu pokładowego wymaganej dla operatorów należy uwzględnić w szczególności wymogi certyfikacyjne dotyczące pokazu ewakuacji, bezpośredniego widoku przedziału pasażerskiego oraz wymaganych miejsc dla personelu pokładowego. Doświadczenie pokazało niedawno, że procesy certyfikacji

[35] Materiały administracyjne i wytyczne JAA - sekcja czwarta: Operacje, część trzecia: Tymczasowe wytyczne (JAR-OPS) - ULOTKA nr 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SEKCJA 2 ZAKUTALIZOWANO W CELU WŁĄCZENIA PROPOZYCJI TEKSTU SEKCJI 2 Z ZAWIESZONYCH NPA JAA.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

wymaganych w celu zatwierdzenia konkretnych konfiguracji miejsc pasażerskich pojedynczego statku powietrznego lub wpływu określenia minimalnej liczby personelu pokładowego wymaganego dla operatorów są rozumiane rozbieżnie. Jako przykład, raport z badania zdarzenia wykazał, że minimalna wymagana liczebność personelu pokładowego określona w instrukcji operacyjnej danego operatora była niższa niż liczebność określona w stosownych pokazach ewakuacyjnych/analizach obowiązujących dla tego pojedynczego statku powietrznego.

- Sprawdzenie szkolenia starszych członków personelu pokładowego (ORO.CC.115(d) oraz ORO.CC.260(a)(2)): brak sprawdzenia w EU-OPS wyłącznie dla tego szkolenia został w znacznym stopniu uznany za niespójny. Zostało to obecnie poprawione zgodnie z zaleceniami na podstawie reakcji uzyskanych w procesie konsultacji.
- Szkolenie na dany typ statku powietrznego oraz szkolenie przejściowe operatora (ORO.CC.125): w EU-OPS, wszystkie takie elementy szkolenia były częścią jednego programu szkolenia przejściowego. Elementy szkoleniowe wspólne dla wszystkich statków powietrznych tego samego typu zostały wyraźnie odróżnione od tych elementów szkolenia, które są charakterystyczne dla operatora, tak aby były spójne z bieżącymi pracami w procesie przygotowywania danych przydatnych w użytkowaniu (OSD). Może to również usprawnić zaliczanie szkoleń w przyszłości.
- Szkolenie w różnicach (ORO.CC.130): w efekcie wniosków o objaśnienie, szkolenie to zostało obecnie ujęte w ramach wymogu oddzielnego od wymogu dla szkolenia specyficznego dla danego statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego operatora. Usprawnia to również połączenie z odpowiednimi elementami OSD, o których mowa powyżej.
- Okresy ważności szkolenia oraz sprawdzianów (ORO.CC.140(e) oraz 145(c)): brak przejrzystości w EU-OPS dotyczącej tych aspektów podkreślono poprzez różne zrozumienie wyrażone przez interesariuszy w reakcjach otrzymanych do CRD oraz ujęto odpowiednio uwzględniając przepisy określone w TGL 44 (sekcja 2 JAR-OPS 1).
- Zaświadczenia dla personelu pokładowego (CCA) (ORO.CC.210): członkowie personelu pokładowego zaangażowani w CAT są zobowiązani do posiadania CAA na podstawie rozporządzenia podstawowego. Uzupełniające przepisy wykonawcze stanowią cześć konkretnego aneksu (część CC) do rozporządzenia Komisji w sprawie załogi lotniczej. CCA należy utrzymywać i można je również ograniczać, zawieszać lub uchylać, jeśli ich posiadacze wykazują niezgodność. Kontrastuje to w z zaświadczeniami dot. szkolenia bezpieczeństwa wymaganymi przez EU-OPS, które nie określają warunków dla posiadaczy w zakresie ważności oraz stosowania. W porównaniu do wstępnej propozycji NPA, wymóg dotyczący szkolenia dla danego rodzaju statku powietrznego nie jest już warunkiem wydania CCA, jak o to szeroko postulowano. Niemniej jednak, kwalifikacje ważne dla danego rodzaju statku powietrznego nadal stanowią warunek dla korzystania z CCA przez posiadaczy.
- Lista kwalifikacji dla rodzajów statków powietrznych określona dla posiadaczy CCA (ORO.CC.215(b)(2)): rozporządzenie podstawowe wymaga posiadania

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

ważnych CAA. Jeśli chodzi o pozostały personel lotnictwa cywilnego, który musi przestrzegać zasad, wykazywanie, w każdym momencie, zgodności posiadaczy jest wymagane w interesie bezpieczeństwa oraz w ramach wspierania zharmonizowanego wdrożenia, nadzoru oraz standaryzacji. Staje się to coraz ważniejsze w obecnym kontekście lotniczym, gdzie większość członków personelu pokładowego pracuje w swojej karierze dla różnych operatorów oraz w związku z rosnącą liczbą wolnych strzelców, sezonowych członków personelu pokładowego oraz osób, które pracują u więcej niż jednego operatora jednocześnie. Ponadto, ponieważ CCA ma być wydawany po kursie wstępnego szkolenia, ciągłe zapewnienie zgodności przez posiadacza ze wszystkimi obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa można wykazać wyłącznie, jeśli zaświadczenie uzupełnione jest listą kwalifikacji dla rodzaju statku powietrznego, które operator udostępni każdemu zatrudnianemu przez siebie posiadaczowi zaświadczenia. Opcję tę uznano za praktyczniejszą niż wymóg ponownego wydania lub zatwierdzenia CCA.

- Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego (ORO.CC.250): ograniczenie do 3 lub 4 typów zatwierdzenia organu, jest takie same jak w EU-OPS. Różnica, którą należy zauważyć, dotyczy określania typów lub wariantów, które zostały sporządzone, aby zachować zgodność z bieżącą pracą w procesie OSD, jako właściwa dla personelu pokładowego.

218. W stosownych przypadkach zapewniono spójność z częścią CC oraz ORO.FC i ORO.TC.

219. Proces konsultacji wyraźnie wykazał zgodę wśród państw członkowskich oraz interesariuszy w zakresie potrzeby opracowania wspólnych kryteriów lub standardów na poziomie UE dla zatwierdzenia organizacji szkoleniowych dla personelu pokładowego, kwalifikacji instruktorów oraz egzaminatorów oraz dla sprzętu szkoleniowego. Dlatego też z zastrzeżeniem powszechnego zrozumienia oraz zgody ustawodawcy dot. podstawy prawnej, Agencja proponuje rozpatrzenie tych zagadnień w przyszłych zadaniach tworzenia przepisów.

ORO.TC - Personel techniczny w operacjach HEMS, HHO lub NVIS

220. Przepisy wykonawcze proponowane w ORO.TC zawierają wspólne wymogi w zakresie szkolenia i sprawdzania operatora wykonującego loty statkami powietrznymi z personelem technicznym w zarobkowym transporcie lotniczym w przypadku operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS), operacji śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO) oraz operacji z wykorzystaniem systemu noktowizyjnego (NVIS). Dalsze wymogi charakterystyczne dla szkolenia personelu technicznego odpowiedniego dla danych operacji uwzględniono w SPA.HEMS, SPA.HHO oraz SPA.NVIS.

221. Członkowie personelu technicznego lub specjaliści w operacjach specjalistycznych (prace lotnicze) nie zostali obecnie ujęci w niniejszej podczęści. Ich wymogi szkoleniowe dotyczące specjalistycznych prac lotniczych zostaną uwzględnione w części SPO oraz powiązanych AMC oraz wytycznych. Agencja może zdecydować na późniejszym etapie o dokonaniu przeglądu wymogów ORO.TC w celu

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

uwzględnienia członków personelu technicznego zaangażowanych w konkretne prace lotnicze.

222. Proponowane zasady oparto na JAR-OPS 3 podczęść O. Oprócz ogólnych zmian opisanych w CRD 2009-02b, ust. 89 i kolejne, podkreślono następujące zmiany:

- zakres oraz stosowalność przepisów zostały lepiej zdefiniowane i zaproponowano definicję członków personelu technicznego w operacjach CAT HEMS, HHO oraz NVIS;
- biorąc pod uwagę, że w wymaganiach zasadniczych dla operacji lotniczych nie wymienia się przydatności zdrowotnej członków personelu technicznego, odpowiednie przepisy JAR-OPS 3 w sprawie wstępnego badania medycznego lub oceny zawarto wyłącznie w wytycznych;
- przepisy dotyczące rodzajów śmigłowców oraz ograniczeń w maksymalnej liczbie rodzajów zostały zasadniczo transponowane z JAR-OPS 3. Niektóre zmiany zostały jednak dokonane, ponieważ w zasadzie nie istnieją żadne rodzaje dla członków personelu technicznego. Niektórzy przewoźnicy korzystają z rodzajów określonych dla personelu lotniczego. Uwzględniając zakres operacji HEMS, HHO oraz NVIS, należy uwzględnić różnice w stosowanym sprzęcie oraz procedurach. Ograniczenie zawarte w JAR-OPS 3 zostało więc transponowane do AMC w formie zobowiązania operatora do określenia maksymalnej liczby typów w instrukcji operacyjnej, z uwzględnieniem specyficznego środowiska działania członków personelu technicznego.

223. Zapewniono spójność z ORO.FC oraz ORO.CC.

IV. Przegląd różnic

Różnice względem EU-OPS/JAR-OPS 3

224. Poniższa tabela zawiera przegląd różnic pomiędzy częścią ORO a EU-OPS / JAR-OPS 3 wraz z uzasadnieniem każdej różnicy.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
EU-OPS 1.1.75(c)(1) i JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 i ORO.GEN.115	Usunięto pojęcie, że ubiegającemu się o AOC nie wolno posiadać AOC wydanego przez inny organ, chyba że zostało specjalnie zatwierdzone przez dane organy	Przepis ten jest zbędny, ponieważ AOC wydane zgodnie z częścią ORO pozostaną ważne we wszystkich państwach członkowskich.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	**Odwołanie do EASA-EU**	**Opis różnicy**	**Uzasadnienie**
1./3.035 System jakości	ORO.GEN.200	Brak odwołania do systemu jakości, ale do systemu zarządzania, obejmującego zarządzanie bezpieczeństwem oraz monitorowanie przestrzegania zgodności.	zgodność z ICAO SARPS w sprawie SMS
1./3.037 Elementy programu zapobiegania wypadkom oraz bezpieczeństwa lotniczego	ORO.GEN.200	Program zapobiegania wypadkom oraz bezpieczeństwa lotniczego zastępuje SMS ICAO zgodnie z wdrożeniem w ORO.GEN.200.	zgodność z ICAO SARPS w sprawie SMS
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Leasing	ORO.AOC.110(a)	Nie ma wymogu nakładania warunków w umowie leasingowej, które są częścią niniejszego zatwierdzenia. Usunięto uwagę, że informacja o każdej różnicy w stosunku do wymogów zapisanych w podczęściach K, L lub OPS 1.005(b), została przekazana do organu i zaakceptowana przez organ.	Za zbędne uznaje się nakładanie warunków na leasing bez załogi statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim lub leasing bez załogi od innego operatora wspólnotowego, ponieważ uznano to za odmianę AOC, a statki powietrzne do AOC muszą przestrzegać przepisów części CAT i posiadać certyfikat zdatności do lotu wydany zgodnie z częścią 21.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Leasing	ORO.AOC.110(d)	Usunięto wymóg, że organ zwalnia operatora z odpowiedniego przepisu części 1 OPS	W wypadku usunięcia statku powietrznego oddawanego leasing bez załogi z AOC wynajmującego a statek powietrzny będzie operowany zgodnie z kontrolą operacyjną wynajmującego. Przyszłe zasady UE w sprawie operacji lotniczych będą dotyczyły wyłącznie operatorów UE. Nie ma więc konieczności zwalniania operatora UE z odpowiednich wymogów OPS, jeśli statek powietrzny jest stosowany przez operatora spoza UE.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Usunięto odwołanie do „systemu utrzymania”	Ujęto w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003
EU-OPS 1.185(e) i JAR-OPS 3.185(d)	NIE DOTYCZY	Nie ma wymogu, aby wniosek o odnowienie AOC złożyć przynajmniej 30 dni lub, jeśli inaczej określono, przed końcem obecnego okresu ważności.	AOC zostanie wydane na czas nieokreślony.
JAR-OPS 3.175(c)(3)	NIE DOTYCZY	Nie istnieje obowiązek dla wnioskodawcy AOC w zakresie rejestracji śmigłowców, które będą operowały na mocy AOC w państwie odpowiedzialnym za wydanie AOC	Ujęto w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Dodano „nawet jeśli operator przestanie być pracodawcą danego członka załogi, pod warunkiem że mieści się to w terminach przewidzianych w (c)”.	Wyjaśnienie; w reakcji na otrzymane komentarze.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Rozszerzono zakres wszystkich zapisów nie tylko dla obowiązku lotniczego, okresów służby oraz odpoczynku. Dodano „pod warunkiem, że mieści się to w terminach przewidzianych”.	Dla pełności i wyjaśnienia; w reakcji na otrzymane komentarze.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1./3.1040(c)	NIE DOTYCZY	Następujący tekst EU-OPS/JAR-OPS 3 nie został przeniesiony: „O ile organ nie zatwierdził inaczej lub zapisano w prawie krajowym, operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku angielskim. Ponadto operator może przetłumaczyć tę instrukcję na inny język i korzystać z tej instrukcji lub jej części”.	Chociaż EU-OPS/JAR-OPS 3 stanowi, że instrukcja operacyjna zostanie przygotowana w języku angielskim, dopuszcza ono tłumaczenie instrukcji na inny język. Jednakże, w związku z tym, że UE uważa wszystkie oficjalne języki za równorzędne, nie dokonano transponowania powiązanego paragrafu z EU-OPS/JAR-OPS 3. Ponadto poddano w wątpliwość, czy instrukcja operacyjna w języku angielskim wykorzystywana przez osoby, dla których j. angielski nie jest językiem ojczystym, nie stwarza ryzyka bezpieczeństwa. Zostało to ujęte w standardzie skopiowanym z EU-OPS/JAR-OPS 3, który zobowiązuje całość personelu do zrozumienia języka, w którym sporządzono te części instrukcji operacyjnej, które dotyczą ich zadań i obowiązków.
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Zmieniono, aby zastosować tylko te zmiany, które wymagają powiadomienia, np. wyłączono zmiany edytorskie.	W celu wyjaśnienia oraz dostosowania nowego podejścia do wcześniejszych zatwierdzeń.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1./3.1055	ORO.MLR.110	Zmieniono, aby dopuścić zapisywanie dziennika podróży w formie innej niż druk papierowy. Treść dziennika podróży zostanie przedstawiona jako dopuszczalne środki zapewnienia zgodności.	Aby zapewnić elastyczność i wsparcie postępu technologicznego. Druku na papierze nie określono w SARPS ICAO.
Załącznik 1 do OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115(b) and (c)	Połączono tabele dotyczące okresów przechowywania dokumentacji. Usunięto dziennik techniczny samolotu. Dodano certyfikat zgodności (CC). Nie dokonano transpozycji zapisów dotyczących dawki promieniowania kosmicznego i słonecznego.	Tabele połączono dla jasności i uproszczenia. Usunięto dziennik techniczny samolotu, ponieważ został on ujęty w zasadach zdatności do lotu. Dodano zaświadczenie CC, aby odzwierciedlić nowe zasady CC. Nie dokonano transpozycji zapisów dotyczących dawki promieniowania kosmicznego i słonecznego, ponieważ zagadnienie to nie leży w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.
Załącznik 1 do EU-OPS 1.005(a) punkt (31) Załącznik 1 do JAR-OPS 3.005(f) punkt (18)	NIE DOTYCZY	Nie dokonano transpozycji tekstu	Brak kryteriów dla skróconego szkolenia dowódczego. Należy stosować art. 14 rozporządzenia podstawowego.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	Wyjaśnienie zatwierdzenia użytkownika FSTD Nowy podpunkt w celu zapewnienia ciągłego przestrzegania zdatności oraz właściwego zarządzania zmianami do FSTD, które mogą wpływać na program szkolenia operatorów.	Wdrożenie problemów EU-OPS/JAR-OPS 3 Równe szanse Dostosowanie do ORA.FSTD oraz ORA.ATO
NIE DOTYCZY	ORO.FC.145(b)	Dodano nowy ustęp określający, że kursy szkoleniowe należy uwzględnić jako elementy obowiązkowe OSD	Uwzględnienie OSD
1/3.943(a)	NIE DOTYCZY	Nie dokonano transpozycji tekstu	Stary przepis przejściowy
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Tekst dostosowano do JAR-OPS 3.955(a)	Sposób napisania EU-OPS wskazuje, że pilot, który dołącza do operatora, i wcześniej uzyskał kwalifikacje jako dowódca u poprzedniego operatora, musi ukończyć kolejne szkolenie dowódcze u nowego operatora, zanim będzie go można wyznaczyć jako dowódcę u nowego operatora. JAR-OPS 3 jest w tym względzie bardziej logiczny.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	NIE DOTYCZY	Nie dokonano transpozycji odwołania do wymogów w zakresie najnowszych doświadczeń	ATQP nie może rozszerzyć wymogów FCL. Rozszerzenie daty ostatniego lotu zawarto już w FCL.060.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
EU-OPS 1.978(f)	NIE DOTYCZY	Nie dokonano transpozycji wymogu w sprawie odpowiedzialności nominowanej osoby zajmującej stanowisko	Zbędne przy wymaganiach ogólnych oraz organizacji specyficznych dla AOC
Załącznik 1 do EU-OPS 1.978(c)(1)	NIE DOTYCZY	Zdanie punktu (c)(1) umożliwiające ustanowienie równorzędnej metody innej niż formalny przypadek bezpieczeństwa nie zostało transponowane.	Nie można było określić rodzaju alternatywy. Podobne zdanie ujęto w ACJ do dodatku 1 do JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), punkt 4. Załącznik EU-OPS to teraz AMC, a stwierdzenie dotyczące ACJ wydaje się wskazywać, że właściwym byłoby zastosowanie alternatywnych środków spełniania wymagań w celu udostępnienia każdemu tejże alternatywy
Załącznik 2 do OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	Uwzględniono CRM załogi jednoosobowej	CRM załogi jednoosobowej zawiera kilka charakterystycznych czynników, których nie stosuje się do załóg wieloosobowych.
Załącznik 2 do OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Minimalna liczba nalotu dla załogi jednoosobowej w warunkach nocnych	NPA OPS 65 oraz zmiana ICAO nr 29 do załącznika 6 I, który JAAC, EASA oraz ASC uznały za jeden z NPA JAA, który należy wyłączyć do wstępnych przepisów wykonawczych.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
NIE DOTYCZY	ORO.FC.100(e)(2)	Dodano specyfikacje dotyczące FTL dla freelancerów – członków personelu	Na mocy upoważnienia Komitetu Bezpieczeństwa Lotniczego w celu wyjaśnienia odpowiedzialności w stosunki do zapewnienia zgodności z wymaganiami, kiedy piloci pracują u więcej niż jednego operatora
JAR-OPS 3.988	ORO.TC oraz załącznik I Definicje	Definicja członka personelu technicznego wprowadzona, a zakres ORO.TC zdefiniowany lepiej	JAR-OPS 3 podczęść O stosuje się do członków personelu innych niż załoga lotnicza. Innych członków załogi zidentyfikowano jako członków załogi w operacjach CAT HEMS, HHO oraz NVIS. W przypadku personelu pokładowego JAR-OPS 3 wymaga już zgodności z podczęścią O JAR-OPS 1/EU-OPS
JAR.OPS 3.995(a)(2)	GM do ORO.TC	JAR-OPS 3 wymaga wstępnego badania lekarskiego lub oceny. Rozporządzenie podstawowe określa podstawę prawną dla wymagań medycznych personelu pokładowego w ER 7.b. Nie istnieje porównywalny wymóg dla personelu technicznego. Dlatego też wymagania zostały transponowane zgodnie z OPS.001 ToR, wyłącznie jako wytyczne (GM).	Różna podstawa prawna
JAR-OPS 3.1030(a)	NIE DOTYCZY	Tekst dotyczący maksymalnej liczny typów nie został transponowany	Nie istnieją żadne ustalone rodzaje dla członków personelu technicznego

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
NIE DOTYCZY	ORO.TC.105 (b)(2)	Dodano specyfikacje dotyczące FTL dla freelancerów – członków personelu	Zgodnie ze zmianami dokonanymi dla personelu lotniczego oraz pokładowego
EU-OPS Podczęść O OPS 1.988	Rozporządzenie ramowe część CC oraz załączcnikI do rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych	Definicja personelu pokładowego	Dla jasności i pewności prawnej, uwzględniając zmiany zaistniałe od momentu przygotowania projektu definicji do publikacji w JAR-OPS 1 w 1993 r.
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Tekst dotyczący określenia minimalnej liczby personelu pokładowego	Brak jasności w wymaganiu EU-OPS prowadzący do różnic w zrozumieniu oraz wdrożeniu, które mogą wpływać na bezpieczeństwo (w szczególności dla wyjść awaryjnych z poziomu podłogi w przypadku sytuacji awaryjnej i ewakuacji) Dzięki temu określenie minimalnej liczebności personelu pokładowego uwzględnia specyfikacje certyfikacji właściwe dla operacji personelu pokładowego, obowiązujące dla unikalnych konfiguracji kabiny statku powietrznego operatorów (dot. TC, STC lub zmiana TC) Równe szanse

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
OPS 1.990(c)	NIE DOTYCZY	Dodatkowi członkowie personelu pokładowego wymagani przez organ na mocy okoliczności wyjątkowych	Nie transponowano w części ORO, ponieważ ujęto w art. 14. ust. 1 rozporządzenia 216/2008.
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Minimalne wymogi lub warunki, które zostaną przydzielone oraz działanie jako personel pokładowy w CAT w stosunku do przydatności zdrowotnej	Różna podstawa prawna Szczegółowe wymogi w część MED określające odstępy czasu dla badań medycznych oraz wymogi medyczne do określenia przydatności.
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Minimalne wymogi lub warunki, które zostaną przydzielone oraz działanie jako personel pokładowy w CAT w stosunku do zaświadczeń personelu pokładowego	Różna podstawa prawna Szczegółowe wymagania w części CC oraz części ORO określają, które zaświadczenia muszą zachować ważność.
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Nowy wymóg sprawdzenia wyszkolenia starszego personelu pokładowego	Różnica wynikająca z konsultacji Dodatkowe sprawdzenie, uznane za niezbędne, w celu zapewnienia skutecznego ukończenia szkolenia starszego personelu pokładowego oraz innych szkoleń i zachowania wymaganego poziomu kompetencji.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
OPS 1.1005(a) i (b)	Część CC (CC.CCA.100) Część ARA Podczęść CC	Nowy zakres i warunki dla zaświadczenia	Różna podstawa prawna Decyzja o zatwierdzeniu operatorów lub organizacji szkoleniowych pozostaje w uznaniu państwa członkowskiego jako EU-OPS. W przeciwieństwie do zaświadczenia EU-OPS dotyczącego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, zaświadczenie personelu pokładowego musi pozostać ważne, aby wykazać, wraz z wykazem kwalifikacji dla typów statków powietrznych, że posiadacz ma prawo do operowania.
OPS 1.1005(b), (d) i (e)	ORO.AOC.120	Zatwierdzenia operatora do prowadzenia szkolenia personelu pokładowego lub do wydawania zaświadczeń zostały określone w wymaganiach operacyjnych AOC.	Różna podstawa prawna Aby zharmonizować proces, dodano podstawowe wspólne przepisy w ORO.AOC dla operatorów (oraz w części ARA podczęść CC dla organizacji szkoleniowych).

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Szkolenie przejściowe oraz w zakresie różnic zamieszczono w oddzielnych zasadach	Różnica wynikając z konsultacji. Nowa zasada oraz nazewnictwo dotyczące szkolenia w zakresie różnic, która wyraźnie odróżnia od szkolenia dla danego typu statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego operatora.
NIE DOTYCZY	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Odwołania do OSD	Aby uwzględnić OSD, dodano nowy paragraf określający, że kursy szkoleniowe należy uwzględnić jako elementy obowiązkowe OSD. Sformułowanie w ORO.CC.205(b) dotyczące określenia wariantów jako nowych typów ujęto kilka zmian w celu zapewnienia spójności z przepisami, które będą wynikały z OSD.
NIE DOTYCZY	ORO.CC.110 (b)(2)	Dodano specyfikacje dotyczące FTL dla freelancerów – członków personelu	Na mocy upoważnienia Komitetu Bezpieczeństwa Lotniczego w celu wyjaśnienia odpowiedzialności w stosunku do zapewnienia zgodności z wymaganiami, kiedy personel pokładowy pracuje u więcej niż jednego operatora.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	**Odwołanie do EASA-EU**	**Opis różnicy**	**Uzasadnienie**
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Dodanie okresu ważności elementów szkolenia realizowanych co 3 lata w ramach szkolenia okresowego	Różnica wynikająca z konsultacji Ujęcie braku jasności EU-OPS w stosunku do dokładnego okresu ważności elementów szkolenia, które należy uwzględnić w odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat.
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Dodanie okresu ważności	Ujęcie braku jasności EU-OPS w stosunku do tego elementu Ponieważ AMC/GM nie może zaprzeczać zasadzie, dodanie przepisów wstępnie w sekcji 2 JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) w sprawie obowiązujących okresów ważności oraz w sprawie elastyczności operatorów w celu zastąpienia szkolenia wznawiającego szkoleniem okresowym pod pewnymi warunkami.
Załącznik 1 do OPS 1.1005(h)(1)(i)	NIE DOTYCZY	Nie dokonano transpozycji tekstu o wstępnym szkoleniu CRM dla operującego już personelu pokładowego do czasu kolejnego szkolenia okresowego	Stary przepis przejściowy nie jest już właściwy.
Załącznik 1 do OPS 1.1010(j)	NIE DOTYCZY	Nie dokonano transpozycji tekstu w sprawie wstępnego szkolenia w celu unikania chorób zakaźnych	Stary przepis przejściowy nie jest już właściwy.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
Załącznik 1 do OPS 1.1015 + Załącznik 1 do OPS 1.1020	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	Szkolenie dot. drzwi bezpieczeństwa do kabiny załogi lotniczej ujęte jako element trzyletni szkolenia okresowego oraz szkolenia wznawiającego	Różnice wymagające z konsultacji, uwzględniające znaczenie personelu pokładowego w przypadku zdarzenia bezpieczeństwa.
JAR-OPS 3 Podczęść O Załącznik 1 do JAR-OPS 3.988(c)	Część ORO Podczęść CC	Odstępstwa od elementów szkolenia personelu pokładowego śmigłowca nieujęte w JAR-OPS 3 nie zostały konkretnie wymienione	Część ORO dotyczy „statku powietrznego", więc wszystkie zasady dotyczące operacji realizowanych przez samoloty oraz śmigłowe oraz lista odstępstw nie jest konieczna, ponieważ proponowane zasady wyjaśniają, że szkolenie będzie obejmowało wyłącznie „tam gdzie to właściwe" sprzęt „podczas wykonywania na pokładzie" lub „jako właściwe dla statku powietrznego, który będzie wykorzystywany".

Różnice części ORO w stosunku do załącznika 6 ICAO

225. Tabela poniżej zawiera przegląd norm załącznika 6 ICAO w części I oraz III sekcja 1 i 2 w zakresie niniejszej opinii[36], które uważa się za nietransponowane lub transponowane w sposób, który nie pozostaje w zgodności z odpowiednimi normami załącznika 6 ICAO. Niektóre z elementów niewymienionych w ramach wdrożenia rozporządzenia podstawowego i może istnieć potrzeba ich uwzględnienia przez państwa członkowskie.

[36] Zwłaszcza normy ICAO dotyczące konserwacji oraz kontroli konserwacyjnej operatora nie zostały tutaj uwzględnione.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do Załącznika 6 Część I/III	**Odwołanie do EASA-EU**	**Opis różnicy**
Część I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Wstępna kontrola roli załogi jednoosobowej oraz przedstawiciel środowiska operacji nie zostały konkretnie wymienione.
Część I, 9.4.4.1 Część III Sekcja II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	Jeden sprawdzian biegłości operatora jest wystarczający przed operacjami VFR wykonywanych w dzień na samolotach w klasie osiągów B w okresach nie dłuższych niż 8 kolejnych miesięcy. Sprawdziany biegłości operatora można przeprowadzić tylko na jednym z posiadanych typów dla członków załogi lotniczej zaangażowanych w operacje śmigłowcami wykonywane w dzień oraz nad trasami nawigowanymi poprzez odwołanie do widocznych punktów charakterystycznych wykonywanych za pomocą śmigłowców innych niż złożone z napędem silnikowym, pod warunkiem że stosowany jest przynajmniej najnowszy typ. Roczne sprawdziany biegłości dla operacji w zarobkowym 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 jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej wynoszącej 5 700 kg lub mniej lub przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota; lub jednosilnikowych śmigłowców i przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do Załącznika 6 Część I/III	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy
Część I, 9.1.2	NIE DOTYCZY	Licencjonowanie operatorów radiowych nie leży w ramach rozporządzenia podstawowego oraz pozostaje w odpowiedzialności państw członkowskich.
Część I, 9.1.3	ORO.FC.110	Licencjonowanie mechaników pokładowych nie leży w ramach rozporządzenia podstawowego oraz pozostaje w odpowiedzialności państw członkowskich.
Część I, 9.1.4	NIE DOTYCZY	Nie jest wymagany nawigator lotniczy. Licencjonowanie nawigatorów lotniczych nie leży w ramach rozporządzenia podstawowego oraz pozostaje w odpowiedzialności państw członkowskich.
Część I, 9.4.3.5 oraz 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	Zamiast 12 miesięcy, okres 36 miesięcy dla lotnisk pod kątem operacji VFR wykonywanych przez personel lotniczy w dzień na samolotach w klasie osiągów B.
Część I, 10.3 (b) – (f) Część III, 8.3 (b) – (f)	NIE DOTYCZY	Brak konkretnej wiedzy, szkolenia, doświadczenia lub okresów ważności określonych w stosunku do pracowników nadzorujących operacje lotnicze lub dyspozytorów lotniczych.

V. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów

226. Poniższa tabela przedstawia przegląd proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów dla części ORO. W stosunku do podczęści GEN, wynikają one głównie z potrzeby przeglądu odpowiednich przepisów ARO i ORO dotyczących zarządzania bezpieczeństwem oraz oceny ryzyka po publikacji nowego załącznika 19 ICAO dotyczącego norm zarządzania bezpieczeństwem i zalecanych praktyk zgodnie z wdrożeniem EASP.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Część, odwołania do zasady	Zakres	Odwołanie do RMP
ORO.GEN.120	Opracować wytyczne (GM) wskazujące sposób zademonstrowania, że cel bezpieczeństwa przepisu wykonawczego został spełniony podczas składania wniosku o zatwierdzenie alternatywnych środków spełniania wymagań.	MDM.094 a + b
ORO.GEN Sekcja 2	Przegląd wymogów pod kątem najnowszych opracowań w ICAO (publikacja nowego załącznika 19), a w szczególności ujęcie zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa wynikającym z interakcji z innymi organizacjami/lepszego ujęcia przez organizacje, z którymi własne organizacje wchodzą w interakcje .	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Ujęcie operacji niezarobkowych statków powietrznych podlegających AOC.	OPS.075
ORO.FC	Przegląd oraz aktualizacja przepisów dotyczących zarządzania zasobami załogi poprzez uwzględnienie doświadczenia zebranego w ostatnich latach.	OPS.094
ORO.FC	Opracowanie alternatywnego programu szkolenia i kwalifikacji dla zarobkowych operacji transportu lotniczego realizowanych śmigłowcami.	OPS.088 a+b

Załącznik IV Część CAT(A,H)

I. Zakres

227. Część CAT zawiera wymogi techniczne dotyczące operacji w zarobkowym transporcie lotniczym wykonywanych samolotami, śmigłowcami, szybowcami i balonami. Zawiera cztery podczęści, które następnie podzielono na sekcje zawierające zasady szczegółowe dla każdej kategorii statku powietrznego. Niektóre sekcje podzielono dalej na rozdziały.

228. Struktura podczęści jest porównywalna do struktury Wymagań Zasadniczych w załączniku IV do rozporządzenia podstawowego, EU-OPS/JAR-OPS3 oraz części I załącznika ICAO 6.

229. Struktura zasady, a w szczególności sekcje i rozdziały, zostały tak przygotowane, aby w przyszłości można było dodawać wymogi dla dodatkowych kategorii statków powietrznych lub charakterystycznych operacji bez konieczności

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

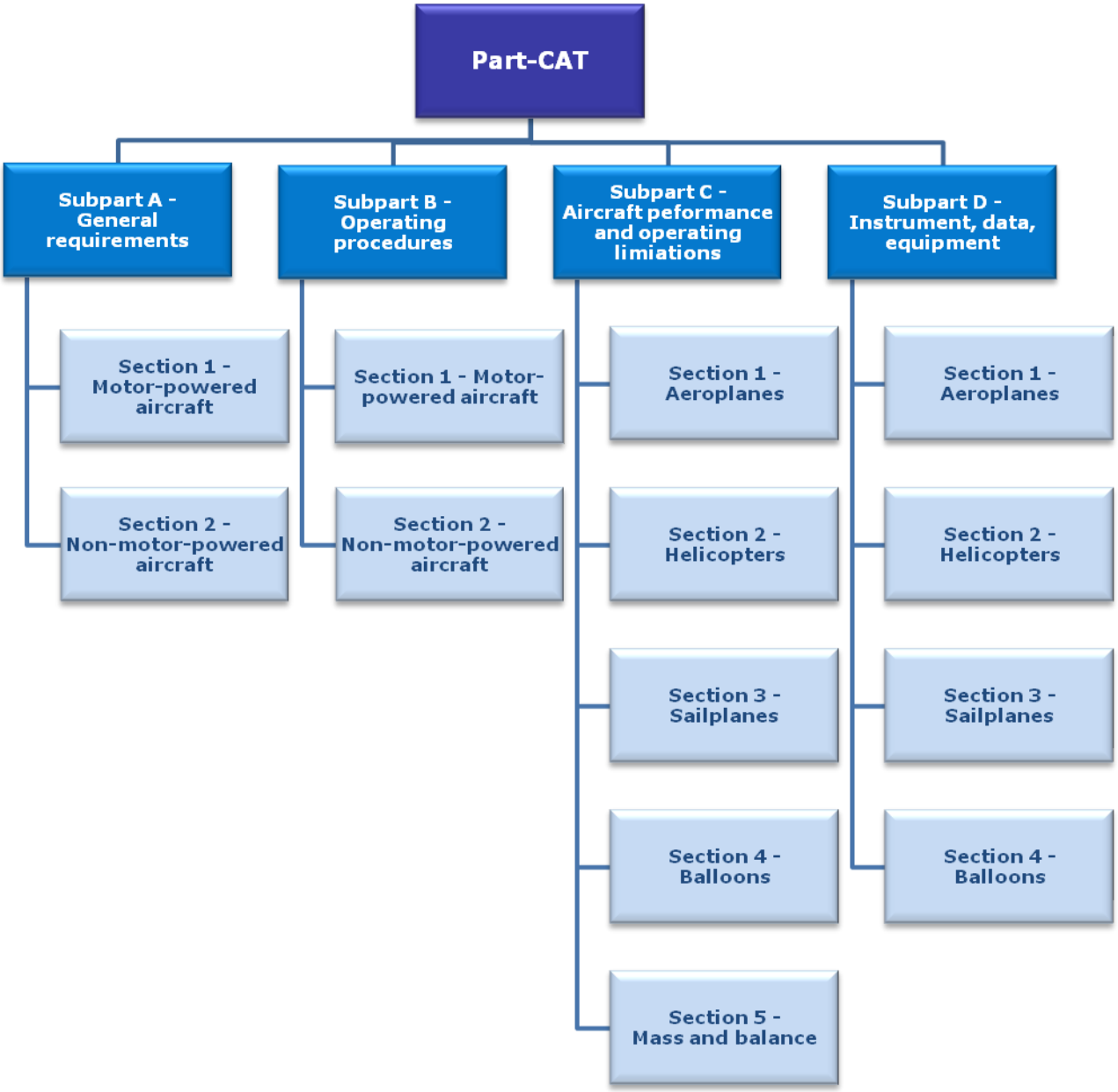
dokonywania zmian w istniejącym już tekście zasady lub istniejącej strukturze. Należy zauważyć, że w przyszłych zadaniach w zakresie tworzenia przepisów opracowane zostaną wymogi dla statków powietrznych, przemiennopłatów oraz bezzałogowych statków latających.

230. Rysunek 9 i rysunek 10 przedstawiają przegląd struktury części CAT.

231. Uzasadnienie to dotyczy wyłącznie sekcji dla operacji CAT realizowanych samolotami i śmigłowcami:

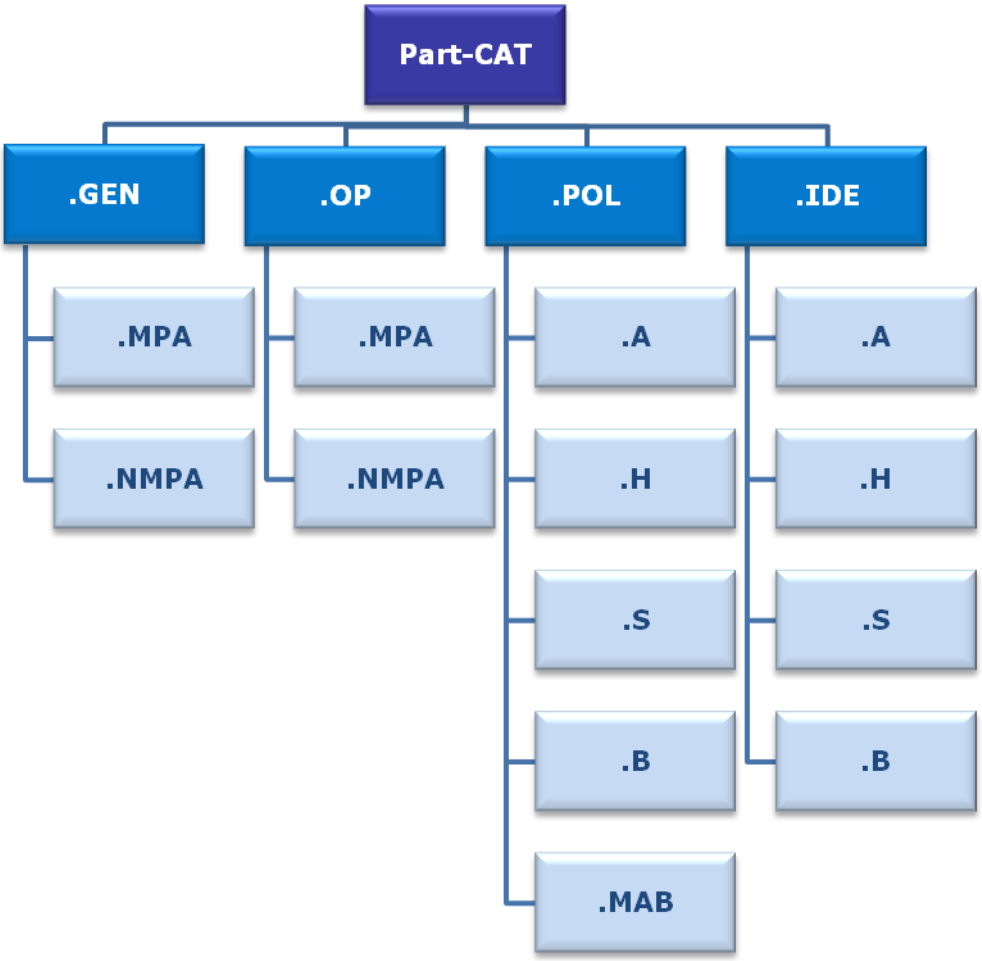
- CAT.GEN.MPA;
- CAT.OP.MPA;
- CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; and
- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Rysunek 9: Struktura części CAT – Nagłówki



TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Rysunek 10: Struktura części CAT – identyfikatory zasad



II. Przegląd reakcji

232. Otrzymane reakcje zasadniczo wykazały ogólne wsparcie dla wersji CRD części CAT.

233. Większość zainteresowanych podmiotów poparła poziom dostosowania proponowanych zasad do EU-OPS oraz JAR-OPS 3, proponowaną równowagę pomiędzy przepisami wykonawczymi a materiałem AMC oraz proponowaną strukturę zasady.

234. Tekst CRD dla operacji CAT realizowanych za pomocą śmigłowców wzbudził obawy w niektórych obszarach, a w przypadku operacji CAT realizowanych samolotami większość tekstu została ogólnie zaakceptowana.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

III. Przegląd różnic

Różnice względem EU-OPS/JAR-OPS 3

235. Zasady EU-OPS i JAR-OPS 3 zawierające cel bezpieczeństwa zachowano jako przepisy wykonawcze. Zasady EU-OPS i JAR-OPS 3 zawierające jednoznacznie środki, które mają pozostawać w zgodności z celem bezpieczeństwa przeniesiono na poziom AMC. W wielu przypadkach załączniki EU-OPS oraz JAR-OPS 3 potraktowano jako środki spełniania wymagań i zostały one transponowane jako AMC. W przypadkach, w których niemożliwym okazało się dokonanie wyraźnego podziału pomiędzy celem bezpieczeństwa a środkami, które mają pozostać w zgodności w tym celem, tekst zasady zachowano jako przepisy wykonawcze.

236. W przypadkach, gdzie wykazano konieczność bardziej proporcjonalnego podejścia, Agencja zaproponowała tekst zasady zawierający cel bezpieczeństwa oraz AMC. Agencja nie dokonała jednak znacznych zmian co do meritum zasady, z wyjątkiem zmiany poziomu tekstu pomiędzy przepisami wykonawczymi a AMC.

237. Należy również zwrócić uwagę, że treść załącznika 1 do OPS 1.005(a), operacje wykonywane przy użyciu samolotów w klasie osiągów B, załącznika 1 do OPS 3.005(f), operacje małych śmigłowców (VFR (loty z widocznością) wyłącznie w warunkach dziennych), oraz załącznika 1 do OPS 3.005(g), operacje w obszarze lokalnym (VFR wyłącznie w warunkach dziennych) została transponowana do odpowiednich sekcji we właściwych przypadkach.

238. Niemniej jednak Agencja pozostaje na stanowisku, że zasady wymagają dalszego przeglądu w zakresie kryteriów proporcjonalności oraz odstępstw, które zastosowano w EU-OPS/JAR-OPS 3. Dlatego też Agencja w swoim programie RM uwzględni zadanie polegające na przeglądzie zasad CAT w stosunku do statków powietrznych innych niż zasilanych napędem silnikowym oraz ich użycia w zdefiniowanych obszarach.

239. Tekst zasady EU-OPS oraz JAR-OPS 3 wskazujący alternatywę do przepisów wykonawczych został usunięty z przyczyn prawnych; alternatywy takie należy opracowywać, korzystając z procedur określonych w art. 14 rozporządzenia podstawowego. Tekst zasady EU-OPS oraz JAR-OPS 3 przesunięto na poziom AMC, a wskazanie alternatywy do AMC bez wykazywania, że wymogi celu bezpieczeństwa zostały w pełni spełnione, zostało usunięte; jednakże operatorzy mogą korzystać z alternatywnego AMC z wykorzystaniem alternatywnych sposobów spełniania wymagań, pod warunkiem iż wykazano możliwość osiągnięcia celu bezpieczeństwa.

240. Tekst transponowany w materiale AMC, który wymagał zatwierdzenia przez właściwy organ dla alternatywnych środków spełniania wymagań został usunięty, ponieważ zostałby objęty procedurą alternatywnych środków spełniania wymagań.

241. Tekst zasady EU-OPS / JAR-OPS 3, który został również ujęty w załączniku IV do rozporządzenia podstawowego został zachowany i dodano odwołanie do rozporządzeń podstawowych.

242. Tekst zasady EU-OPS / JAR-OPS 3 o charakterze wyjaśniającym został transponowany jako wytyczne; uwagi zostały przeredagowane do przepisów AMC, a jeśli były przypisami, transponowano je jako wytyczne lub usunięto, jeśli nie przedstawiały wystarczającej wartości dodanej.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

243. Zasady, które zawierały przepisy jako „do przyjęcia dla organu" zostały konsekwentnie przeredagowane we wszystkich podczęściach jako „operator określi w instrukcji operacyjnej...". Agencja przyjęła to podejście, aby określić zdefiniowaną procedurę dotyczącą sposobu zwrócenia uwagi właściwego organu na te elementy.

244. Poniższa tabela przedstawia przegląd celowych różnic względem EU-OPS oraz JAR-OPS 3. Charakter różnic oraz ich uzasadnienia zostały dokładniej opisane w poniższym tekście.

Tabela 6: Różnice względem EU-OPS/JAR-OPS3

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	AOC będzie poświadczonym odpisem, a w EU-OPS/JAR-OPS3 był oryginałem lub kopią AOC.	Dostosowanie do ICAO zmiana 30.
NIE DOTYCZY	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Należy posiadać dziennik podróży, a w EU-OPS/JAR-OPS3 nie było to obowiązkowe.	Zgodność z art. 29 Konwencji chicagowskiej.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Wcześniejsza zgoda wymagana do korzystania z lotniska izolowanego, jako lotniska docelowego dla samolotów.	Korzystanie z lotniska izolowanego naraża statek powietrzny oraz pasażerów na większe ryzyko niż w przypadku operacji, dla których dostępne jest zapasowe docelowe lotnisko. Sklasyfikowanie lotniska jako izolowanego lotniska lub nie często zależy od rodzaju statków powietrznych operujących na nim. Dlatego też właściwy organ powinien ocenić, czy zastosowano wszystkie możliwe środki w celu zmniejszenia ryzyka.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Polityka paliwowa i wszelkie jej zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia.	Agencja podziela pogląd zainteresowanych podmiotów, że wymogi dot. polityki paliwowej stanowią krytyczny wymóg bezpieczeństwa i dlatego też wymagają uprzedniej zgody.
Załącznik 1 do JAR-OPS 3.005 (c)	NIE DOTYCZY	Usunięcie lotu chwilowego poprzez obwiednię obciążeń przy dużych prędkościach (HV envelope).	Uznaje się to za sprzeczne z 4.a Aneksu IV do rozporządzenia podstawowego.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Ujęto dodatkowe kryteria zatwierdzania standardowych elementów obciążenia innych niż pasażerowie lub bagaż.	Aby zapewnić operatorom większą elastyczność.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Zatwierdzenia dla pominięcia danych z dokumentacji dot. masy i wyważenia zostało usunięte.	Ponieważ w założeniu danych tych nie brakuje, ale zamieszczono je w innym miejscu.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Przepisy dot. dokumentacji masy i wyważenia zostały rozszerzone w celu ujęcia zastosowania różnych rodzajów pokładowych systemów masy i wyważenia.	W celu ujęcia istniejących systemów, wcześniej nieujętych
1.635	CAT.IDE.A.110	Aktualizacja wymogów dot. zapasowych bezpieczników elektrycznych.	Zgodnie z ICAO oraz JAA NPA-OPS 43[37].
1.665	CAT.IDE.A.150	Wprowadzono wymogi dot. TAWS klasa A & klasa B.	Zgodnie z JAA NPA-OPS 39B[38].
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Pierwsza część oryginalnego wymogu ws. sprzętu do lotów w warunkach oblodzenia została usunięta.	Ujęto już w wymogu zasadniczym 2.a.5.

[37] NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Urządzenia ochrony obwodu.
[38] NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Awaria nagrzewnicy Pitota, TAWS B, HF.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
Postanowienia dot. urządzeń do rejestracji	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Aktualizacja wymogów FDR. Obowiązkowe zapisywanie połączenia danych.	JAA NPA OPS 39C[39], 48A[40],67[41].
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Usunięto przepisy zobowiązujący do korzystania z halonu.	W celu przestrzegania rozporządzenia (WE) nr 1005/2009[42].
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. System przytrzymania górnej części tułowia (UTR) wymagany w małych samolotach. 2.Wprowadzono definicję UTR.	1.JAA NPA 26-20[43]. 2. w celu zapewnienia elastyczności do istniejących rozwiązań projektowych.
1./3.680	NIE DOTYCZY	Usunięto wymóg dotyczących wskaźników promieniowania kosmicznego.	Usunięto, ponieważ rozporządzenie podstawowe, które określa wyłącznie zmniejszenie ryzyka bezpieczeństwa, nie określa podstawy prawnej do ich transponowania, tj. zagadnień zdrowotnych oraz w celu usunięcia powielania innej legislacji wspólnotowej (dyrektywa Rady 96/29/Euratom z dnia 13 maja 1996 r.[44]).

39 NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Typ IA FDR & Kodeksy paliwowe.

40 NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Zapisywanie komunikacji łącza danych dla nowo budowanych samolotów.

41 NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Typ IVA FDR.

42 Rozporządzenie (WE) nr 1005/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 września 2009 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową. *Dz.U. L 286, z 31.10.2009, s. 1.*

43 NPA 26-20 INSTALACJA OGRANICZAJĄCĄ GÓRNĄ CZĘŚĆ TUŁOWIA W SAMOLOTACH O KATEGORII TRANSPORTOWEJ (PASAŻERSKICH) O MAKSYMALNEJ WADZE STARTOWEJ < 5700 KG.

44 Dyrektywa Rady 96/29/EURATOM z dnia 13 maja 1996 r. ustanawiająca podstawowe normy bezpieczeństwa w zakresie ochrony zdrowia pracowników i ogółu społeczeństwa przed zagrożeniami wynikającymi z promieniowania jonizującego, *Dz.U. L 159, z 29.6.1996, s. 1-114.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Różnice w stosunku do załącznika 6 ICAO

245. Poniższa tabela przestawia przegląd wymogów załącznika 6 ICAO, które uznano za nietransponowane lub transponowane w taki sposób, który nie zapewnia przynajmniej równorzędnego poziomu bezpieczeństwa, zgodnie z określeniem w normach załącznika 6 ICAO.

Tabela 7: Różnice w stosunku do załącznika 6 ICAO

Odwołanie do Załącznika 6 Część I/III	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy
Załącznik 6 część I, 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) oraz (b)(3)	Daty wdrożeniowe dla typu I FDR w CAT.IDE obowiązują dla CoFA wydanych po lipcu 1990 r. zamiast styczniu 1989 r.
Załącznik 6 część I, 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) oraz (b)(2)	Daty wdrożeniowe dla typu II FDR w CAT.IDE obowiązują dla CoFA wydanych po lipcu 1990 r. zamiast styczniu 1989 r.
Załącznik 6 część I, 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Nie wdrożono minimalnego okresu próbkowania i dokonywania zapisów konkretnych parametrów.
Załącznik 6 część I, 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Nie wdrożono zaprzestania korzystania ze starych nośników pamięci dla FDR.
Załącznik 6 część I, 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	Nie wdrożono CVR dla samolotów lekkich.
Załącznik 6 część I, 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Nie wdrożono zaprzestania korzystania ze starych nośników pamięci dla CVR.
Załącznik 6 część I, 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	Nie wdrożono modernizacji wydłużenia czasu dokonywania zapisu do dwóch godzin dla CVR.
Załącznik 6 część I, 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Nie wdrożono modernizacji dokonywania zapisu komunikacyjnego połączenia danych.
Załącznik 6 część I, 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Nie wdrożono korelacji dokonywania zapisu komunikacyjnego połączenia danych oraz zapisu CVR.
Załącznik 6 część I, 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Nie wdrożono dwuzakresowej kombinacji konfiguracji sprzętu do zapisu dla samolotów o MCTOM przekraczającej 15 000 kg.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do Załącznika 6 Część I/III	**Odwołanie do EASA-EU**	**Opis różnicy**
Załącznik 6 część I, 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Nie wdrożono noszenia kamizelek ratunkowych podczas przelotu na trasach znajdujących się nad wodą powyżej odległości szybowania od brzegu, w przypadkach wszystkich pozostałych samolotów lądowych (nieoperowanych zgodnie z 5.2.9 lub 5.2.10).
Załącznik 6 część I, 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE zawiera wyjątki dot. dodatkowego sprzętu ratunkowego nieprzewidziane w ICAO.
Załącznik 6 część I, 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Nie wdrożono wysokości 7,62 m dla nadajników raportujących wysokość ciśnieniową.
Załącznik 6 część I, dodatek 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) oraz (e)	W CAT.IDE wymóg dot. rozpoczęcia zapisu podczas kontroli pokładowej nie ma zastosowania do wszystkich samolotów, zależy on od daty wydania poszczególnych CofA.
Załącznik 6 część I, dodatek 8, 4	NIE DOTYCZY	Nie wdrożono wymogów dla urządzeń do zapisu obrazu w powietrzu.
Załącznik 6 część I, dodatek 8, 6	NIE DOTYCZY	Nie wdrożono wymogów dla systemów zapisu danych statku powietrznego.
Załącznik 6 część I, dodatek 8, 7.1	NIE DOTYCZY	Nie wdrożono wymogów dot. monitorowania wewnętrznych funkcji testowych dla urządzeń rejestrujących dane lotu oraz szyfratora (FDAU), jeśli zainstalowano.
Załącznik 6 część III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Nie wdrożono zaprzestania korzystania ze starych technologicznie nośników pamięci dla FDR.
Załącznik 6 część III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	W CAT.IDE, w zależności od klasy oraz daty dostawy indywidualnych CofA, wymagany czas prowadzenia zapisu może wynosić mniej niż 10 godzin.
Załącznik 6 część III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Nie wdrożono zaprzestania korzystania ze starych technologicznie nośników pamięci dla CVR.
Załącznik 6 część III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	Nie wdrożono modernizacji wydłużenia czasu dokonywania zapisu CVR.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Odwołanie do Załącznika 6 Część I/III	**Odwołanie do EASA-EU**	**Opis różnicy**
Załącznik 6 część III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Nie wdrożono wymogu dla tlenu w śmigłowcach z ciśnieniową kabiną.
Załącznik 6 część I, dodatek 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) oraz (e)	W CAT.IDE wymóg dot. rozpoczęcia zapisu podczas kontroli pokładowej nie ma zastosowania do wszystkich śmigłowców. Zależy on od daty wydania poszczególnych CofA.
Załącznik 6 część III, dodatek 5, 4	NIE DOTYCZY	Nie wdrożono wymogu dla rejestratora obrazu w powietrzu.
Załącznik 6 część III, dodatek 5, 6	NIE DOTYCZY	Nie wdrożono wymogów dot. monitorowania wewnętrznych funkcji testowych dla urządzeń rejestrujących dane oraz szyfratora (FDAU), jeśli zainstalowano.
Załącznik 6 część I, Załącznik C	Warunki nawierzchni drogi startowej	Definicja dostosowana do EU-OPS/JAR-OPS 3. Zadanie w zakresie tworzenia przepisów OPS.005 będzie obejmowało przegląd definicji nawierzchni drogi startowej.
Załącznik 6 część III, Załącznik A	Kategoria A / B w odniesieniu do śmigłowców	Definicje dostosowano do definicji CS (JAR-OPS 3).

IV. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów

246. W fazie konsultacji z zainteresowanymi stronami, zdefiniowano szereg elementów, które, gdyby zostały ujęte w opinii, wykraczałyby dalece poza upoważnienia Agencji do transpozycji treści istniejących zasad. Jednakże elementy te udokumentowano i zostaną ujęte w oddzielnych zadaniach tworzenia przepisów, aby umożliwić odpowiednie konsultacje z interesariuszami oraz ich zaangażowanie. Poniższa tabela przedstawia przegląd proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Tabela 8: Proponowane zadania w zakresie tworzenia przepisów

Część, odwołania do zasady	Zakres	Odwołanie do RMP
Aneks I, Część CAT, Część SPA, Część NCC, Część NCO, Część-SPO	Pierwszy przegląd edytorski zasad wykonawczych OPS oraz AMC/GM będzie obejmował OPS.047, tj. wyjaśnienie oddzielnej definicji drogi startowej i pewnych elementów w celu dostosowania do najnowszych zmian w załączniku 6 ICAO, które nie zostały uwzględnione w opinii. Rozpoczęcie zadania w zakresie tworzenia przepisów zaplanowano w 2013 r.	OPS.005 Aktualizacja przepisów wykonawczych OPS EASA
OPS	Przegląd zasad w stosunku o wymogów dot. zagadnień wstępnej lub ciągłej zdatności do lotu; tym samym lepiej byłoby ująć je w części 21, części 145 lub części M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Operacje z użyciem śmigłowców jednosilnikowych w środowisku nieprzyjaznym poza obszarami gęsto zaludnionymi.	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Ogólna ocena wymogów w sprawie ważenia statku powietrznego w celu ujęcia ich w części M. Zwłaszcza przegląd podmiotów uprawnionych do wykonania ważenia statku powietrznego zgodnie z wnioskiem interesariuszy, w celu dokonania oceny, czy ważenie mogą wykonać wyłącznie organizacje ujęte w Części M / Części 145 lub osoby trzecie pracujące zgodnie z systemami jakości zatwierdzonych organizacji.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Propozycja wprowadzenia wymogu dot. systemu interkomu niezależnie od rozmiaru statku powietrznego, jeśli jest to typ użytkowany w załogach wieloosobowych. Wiele lekkich, jednosilnikowych statków powietrznych wykorzystywanych do szkolenia podstawowego jest już wyposażone w interkom.	OPS.065

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Część, odwołania do zasady	**Zakres**	**Odwołanie do RMP**
CAT.IDE.H.115	Propozycja, aby umożliwić stosowanie nowych technologii dla reflektorów lądowania śmigłowców (np. LED), które są w stanie zapewnić alternatywne sposoby uzyskania oświetlenia do „oświetlenia ziemi przed śmigłowcem oraz poniżej śmigłowca oraz ziemi po obu stronach śmigłowca”.	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Propozycja, aby wymagać uchwytu na mapę dla wszystkich operacji w nocy.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Środki inne niż przenośne nadajniki lokalizacji uznane za akceptowalne: mogą być tak skuteczne jak ELT (AD) w szczególności że w trakcie wypadków połączenie fizyczne pomiędzy ELT (AD) oraz jego anteną może zostać utracone.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Remont EU-OPS podczęść E. Dotyczy to w szczególności zasad ws. operacji APV, operacji LTS CAT I, OTS CAT II oraz operacji z wykorzystaniem EVS, najnowszych poprawek SARP ICAO, nowych postępów technologicznych, takich jak systemy sztucznej widzialności (SVS).	OPS.083

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Część CAT	Dostosowanie do ICAO w zakresie: (i) zapisu komunikacji łącza danych - transpozycja JAA NPA-OPS.48A. Rozszerzenie na wszystkie samoloty oraz śmigłowce, które korzystają z aplikacji komunikacji łącza danych w ramach wymogu zapisu na regulacyjnym urządzeniu zapisu danych komunikacji łącza danych. (ii) nowe wymagania dla samolotów z silnikiem turbinowym o MCTOM wynoszącej mniej niż 5 700 kg, dot. wyposażenia w FDR lub ADRS lub AIR oraz CVR lub CARS; (iii) zaprzestanie korzystania z urządzeń do zapisu korzystających z modulacji częstotliwości oraz urządzeń do zapisu na taśmie magnetycznej, dla samolotów oraz śmigłowców; (iv) samoloty o MCTOM powyżej 15 000 kg, dla których certyfikat typu wydano po raz pierwszy w lub po 1 stycznia 2016 r. i które muszą posiadać zarówno CVR, jak również FDR, oraz urządzeń rejestratory zespolone (FDR/CVR); (v) rozszerzenie wymaganego czasu dokonywania zapisu dla wszystkich CVR do 2 godzin od 1 stycznia 2016 r. dla śmigłowców oraz samolotów.	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
Część CAT	Aktualizacja listy parametrów FDR, obejmującej wykonanie parametrów, w celu dostosowania do ED-112. Rewizja przepisów dotyczących utrzymania FDR (zgodne z zaleceniami badania wypadków lotniczych).	OPS.023 MDM.099
CS-29	Loty na podstawie obwiedni osiągów przy dużych prędkościach dla wiropłatu CS-29. Przegląd CS-29 i uwzględnienie przygotowania Suplementu do podstawy certyfikatu typu oraz przeglądu HFM dla operujących śmigłowców w świetle złagodzenia zawartego w załączniku 1 do JAR-OPS 3.005(c).[45]	27 i 29.027

[45] Zob. również tabela 1 powyżej, gdzie wspomniano, że złagodzenie nie zostało transponowane ze względu na sprzeczność z 4.a załącznika IV do rozporządzenia podstawowego

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

V.CAT.GEN: Podczęść A — Wymogi ogólne

247. Niniejsza podczęść zawiera wymogi ogólne dla operacji CAT. Zawiera ona dwie sekcje:

- Sekcja 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym; oraz
- Sekcja 2 — Statki powietrzne bez napędu silnikowego.

248. Niniejsza opinia obejmuje wyłącznie wymogi dla sekcji 1.

CAT.GEN.MPA: Sekcja 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym

Postanowienia ogólne

249. Sekcja ta transponuje części podczęści B EU-OPS oraz JAR-OPS 3. Dotyczy ona NPA OPS.GEN sekcje I, V, oraz VI i OPS.CAT sekcja I.

Zasady EU-OPS / JAR-OPS 3 transponowane w Części ORO

250. Następujące zasady podczęści B zostały transponowane w części ORO i nie zostały ujęte w tej sekcji:

- OPS 1./3.005 Postanowienia ogólne, zostały ujęte w rozporządzeniu podstawowym w sprawie operacji lotniczych, część M, wymogi zasadnicze rozporządzenia podstawowego, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Wykazy wyposażenia minimalnego - Obowiązki operatora ujęto w ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Program zapobiegania wypadkom oraz bezpieczeństwa lotniczego ujęto w ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 ujęto w ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 ujęto w ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Leasing ujęto w ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Obowiązki członka załogi

251. Zasada ta transponuje OPS1./3.085 (a), (b), (d). Ustęp (b)(5) dodano zgodnie z dyskusją prowadzoną w Komitecie Bezpieczeństwa Lotniczego, w celu szczególnego uwzględnienia członków załogi, którzy pracują u więcej niż jednego operatora. Elementy te, które zostały już ujęte w załączniku IV do rozporządzenia podstawowego, zostały zachowane i dodano odwołanie do załącznika IV.

CAT.GEN.MPA.105 Obowiązki dowódcy

252. Zasada ta transponuje OPS 1./3.085 (f). Pragnąć połączyć wszystkie obowiązki dowódcy w ramach jednej zasady, z niniejszą zasadą połączono następujące zasady: OPS 1/3.330 oraz OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenty i instrukcje pokładowe oraz informacje przewożone na pokładzie

253. Proponowane przepisy wykonawcze oparto na istniejących wymogach w EU-OPS oraz JAR-OPS 3, wraz z następującymi, znaczącymi zmianami:

- Przewożenie „dokumentów" w formacie elektronicznym rozszerzono w celu uwzględnienia certyfikatów oraz instrukcji, rosnącego wykorzystania środków elektronicznych. Dyrektywa 1999/93/KE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowych ram w zakresie podpisów elektronicznych[46], określa mechanizmy dla oryginałów w formacie elektronicznym, tj. podpisu elektronicznego.
- Jeśli dostępna jest kopia AOC zamiast oryginału, musi być to odpis zgodny z oryginałem, co nie było określone w EU-OPS/JAR-OPS 3. Zmiany dokonano w celu dostosowania do norm załącznika 6 ICAO. Wytyczne dot. pozostawania w zgodności z tą zasadną nie zostaną ujęte w powiązanej decyzji DW.
- Należy posiadać dziennik podróży, a w EU-OPS/JAR-OPS3 nie było to obowiązkowe. Zmiany dokonano w celu pozostawania w zgodności z art. 29 Konwencji chicagowskiej. Dziennik podróży oraz jego dane mogą być dostępne w innych systemach lub dokumentacji.
- Przepisy dotyczące posiadania certyfikatów, instrukcji oraz innych materiałów, które zostały przedstawione w trzech oddzielnych paragrafach w EU-OPS i JAR-OPS 3 zostały połączone dla uproszczenia i jasności.
- Tekst wyraźnie wskazuje obecnie, że nie tylko certyfikat rejestracji, świadectwo zdatności do lotu oraz licencja radiowa muszą być „oryginałami", odzwierciedlając intencję EU-OPS/JAR-OPS 3.
- Odwołanie do posiadania dokumentacji dot. materiałów niebezpiecznych przesunięto to części SPA.
- Złagodzenie dopuszczające przechowywanie na lotniskach oraz miejscu prowadzenia operacji lotniczych niektórych dokumentów pod pewnymi warunkami, zostało zmienione w celu ujęcia dokumentacji dot. masy oraz wyważania, ponieważ kopia powinna znajdować się na ziemi.

CAT.GEN.MPA.200 Transport materiałów niebezpiecznych

254. Wymogi w CAT.GEN dotyczą okoliczności, w jakich można przewozić materiały niebezpieczne bez posiadania zatwierdzenia zgodnie z SPA.DG. Dotyczy to, np., elementów przewożonych w bagażu pasażerskim, które zazwyczaj uznaje się za materiały niebezpieczne. Paragraf ten odnosi się również do świadomości członków załogi w zakresie wykrywania materiałów niebezpiecznych przewożonych nieświadomie.

255. Takie podejście Agencji polega na współdziałaniu, w odniesieniu do instrukcji technicznych ICAO, zgodnie z informacjami w NPA. Odwołanie określono w przepisie wykonawczym. Zasadniczo w ramach tej zasady nie uwzględniono wyciągów z instrukcji technicznych. Dlatego też wymogi w CAT.GEN oraz w SPA.DG są krótsze niż

[46] *Dz. U. L 13 z 19.1.2000, s. 12-20.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

ich odpowiedniki w podczęści R EU-OPS oraz JAR-OPS 3. Z instrukcji technicznych powtórzono wyłącznie wymogi określające szczególne obowiązki operatora.

VI.CAT.OP: Podczęść B — Procedury operacyjne

256. Niniejsza podczęść zawiera wymogi dot. procedur operacyjnych dla operacji CAT. Zawiera ona dwie sekcje:

- Sekcja 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym; oraz
- Sekcja 2 — Statki powietrzne bez napędu silnikowego.

Niniejsza opinia obejmuje wyłącznie sekcję 1.

CAT.OP.MPA: Sekcja 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym

Postanowienia ogólne

257. Sekcja ta transponuje podczęść D oraz części podczęści S EU-OPS oraz JAR-OPS 3.

Porównanie z EU-OPS / JAR-OPS 3

258. Zasady podczęści E EU-OPS / JAR-OPS 3, które nie dotyczą operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) zostały transponowane do CAT.OP.MPA.110. Dotyczy to Części OPS 1/3.430 oraz powiązanego tekstu załącznika 1 (nowy) do OPS 1./3.430 oraz Załącznika 2 do OPS 1.320(c). Załącznik 1 (stary) do OPS 1./3.430 nie został transponowany, ponieważ został zastąpiony załącznikiem 1 (nowym) w czerwcu 2011 r.

259. Zasady EU-OPS / JAR-OPS 3 ws. zredukowanych minimów separacji pionowej (RVSM), operacji o wydłużonym zasięgu wykonywanych samolotami dwusilnikowymi (ETOPS), minimalnych wymagań dotyczących charakterystyki nawigacyjnej (MNPS) oraz nawigacji opartej na charakterystykach (PBN) zostały przeniesione do odpowiednich podczęści części SPA.

260. Następujące Załączniki, zawierające sposoby spełnienia wymagań z celem bezpieczeństwa, zostały transponowane jako AMC i zostaną ujęte w odpowiedniej decyzji Agencji; podejście to zastosowano do następujących załączników:

- załącznik 1 do OPS 1.255 Polityka paliwowa;
- załącznik 1 do OPS 1.270 Rozmieszczenie bagażu i ładunku;
- załącznik 1 do OPS 1.305 Uzupełnianie/usuwanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają; oraz
- załącznik 1 (nowy) do OPS 1./3.430.

261. Następujące zasady podczęści D zostały transponowane przez inne części lub dokumenty zasady i nie zostały ujęte w tej sekcji:

- OPS 1.311 ujęto w ORO.CC;
- OPS 1.390 promieniowanie kosmiczne ujęto w dyrektywie Rady 96/29/Euratom; oraz

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

- OPS 1.420 ujęto w rozporządzeniu (WE) nr 996/2010[47], ORO.GEN, Część-M, Część-SERA, CAT.GEN.MPA.105(c) oraz (d), SPA.DG, oraz ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Korzystanie z lotnisk i miejsc prowadzenia operacji lotniczych

262. Zasada ta transponuje OPS 1/3.220. Zakres tej zasady został rozszerzony o operacje, w których nie ma odlotu lub lądowania na lotnisku. Ze względu na obawy o bezpieczeństwo, tekst zasady nie zezwala na korzystanie z miejsc prowadzenia operacji lotniczych dla operacji CAT realizowanych złożonymi samolotami.

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

263. Agencja proponuje wcześniejszą zgodę na korzystanie z lotniska izolowanego, jako dla lotniska docelowego dla operacji zarobkowych realizowanych samolotami.

264. Agencja zgodziła się z poglądem interesariuszy oraz grup rewizyjnych, że korzystanie z lotniska izolowanego naraża statek powietrzny oraz pasażerów na większe ryzyko niż w przypadku operacji, dla których dostępne jest zapasowe docelowe lotnisko. Sklasyfikowanie lotniska jako izolowane lub nie często zależy od rodzaju statków powietrznych operujących na nim. Dlatego też właściwy organ powinien ocenić, czy zastosowano wszystkie możliwe środki w celu zmniejszenia ryzyka wykonywania operacji do izolowanego lotniska.

CAT.OP.MPA.110 Minima operacyjne lotniska, CAT.OP.MPA.115 Technika lotu przy podejściu — samoloty

265. Zasady te transponują OPS 1./3.225 oraz część 1./3.430. W celu poprawienia czytelności zasad, 1./3.430 podzielono na dwa wymogi. Tekst został przeredagowany i uproszczony w możliwie największym stopniu.

266. Jak już wspomniano powyżej, następujące odpowiednie zasady załącznika 1 (nowego) do OPS 1.430 transponowano jako AMC i opublikowano w decyzji:

- operacje startu przy zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) przy lub powyżej 400 m;
- operacje podejścia nieprecyzyjnego (NPA);
- operacje podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV);
- operacje CAT I;
- operacje podejścia z kręgu;
- operacje podejścia z widocznością;
- zasady dla uszkodzonego lub przestarzałego sprzętu na ziemi; oraz
- zasady przeliczania raportowanej widzialności meteorologicznej do zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR).

[47] 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, *Dz.U. L 295, z 12.11.2010, s. 35-50.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

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

267. Zasady te transponują OPS 1./3.225 oraz część 1./3.430. W celu poprawienia czytelności zasad, 1./3.430 podzielono na dwa wymogi. Tekst został przeredagowany i uproszczony w możliwie największym stopniu.

CAT.OP.MPA.140 Maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zezwolenia na wykonywanie lotów ETOPS

268. Zasada ta transponuje EU-OPS 1.245. Obejmuje to zasady dla samolotów turboodrzutowych o maksymalnej zatwierdzonej konfiguracji miejsc pasażerskich wynoszącej 19 lub mniej oraz maksymalnej masie startowej wynoszącej mniej niż 45 360 kg w celu zwiększenia progu odległości do 180 minut, jeśli zatwierdził to właściwy organ. Ze względów prawnych, podparagraf (d) dodano wraz z wymogiem dot. sposobu uzyskania takiego zatwierdzenia od właściwego organu.

CAT.OP.MPA.150 Polityka paliwowa

269. Zasada ta transponuje OPS 1./3.255. Agencja podziela pogląd interesariuszy i grup rewizyjnych (RG), że wymogi dot. polityki paliwowej stanowią krytyczny wymóg bezpieczeństwa. Na podstawie wyników konsultacji pomiędzy interesariuszami oraz reakcji otrzymanych do CRD, Agencja utrzymuje swoją propozycję w zakresie wymogu uprzedniego zatwierdzenia polityki paliwowej i wszelkie jej zmiany.

270. Jak wymieniono powyżej, tekst załącznika 1 do OPS 1.225 przesunięto do materiału AMC i zostanie opublikowany w decyzji.

CAT.OP.MPA.155 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych (SCP)

271. Zasada głównie transponuje OPS 1.260 i 1.265. Ma to również na celu zapewnienie koniecznego "haczyka" dla przyszłych AMC/GM, które można opracować w wyniku zadania tworzenia przepisów w sprawie przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM) (MDM.072), które rozpocznie się w 2012 r. Proponowany tekst został przeredagowany, aby uwzględnić rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą[48]. Szczególną uwagę zwrócono na art. 2 ust. a, który zawiera definicję „osoby niepełnosprawnej" lub „ osoby o ograniczonej możliwości poruszania się", które mają nieznacznie szerszy zakres niż ich odpowiednik w EU-OPS (dot. ACJ OPS 1.260 w sekcji 2 JAR-OPS 1). Pamiętając, że zasady istniejące w USA dla przewozu PRM (14 CFR część 382) stosuje się obecnie do operatorów europejskich, zapewniono, że proponowany przepis wykonawczy jest spójny z zasadami określonymi w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1107/2006. Podsumowując, proponowany tekst opracowano więc w celu zapewnienia możliwości przestrzegania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz powiązanego przepisu wykonawczego dla operacji lotniczych oraz rozporządzenia (WE) nr 1107/2006.

[48] *Dz.U. L 204, z 26.7.2006 r., str. 1-9.*

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

CAT.OP.MPA.295 Stosowanie pokładowego systemu unikania kolizji (ACAS)

272. Zasada ta transponuje OPS 1.390. Tekst dostosowano do tekstu proponowanego w opinii 5/2010 do AUR.ACAS[49]. AUR.ACAS sporządzono z myślą wprowadzenia ACAS z logarytmem unikania kolizji wersja 7.1 jako obowiązkowego standardu w europejskiej przestrzeni powietrznej.

273. Na podstawie otrzymanych reakcji, w opinii proponuje się konkretne wymogi dla samolotów oraz śmigłowców.

VII.CAT.POL: Podczęść C — Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych

274. Niniejsza podczęść zawiera wymogi dla osiągów i ograniczeń operacyjnych dla statków powietrznych stosowanych w operacjach CAT. Zawiera pięć sekcji:

- Sekcja 1 — Samoloty;
- Sekcja 2 — Śmigłowce;
- Sekcja 3 – Szybowce;
- Sekcja 4 – Balony; i
- Sekcja 5 — Masa i wyważenie.

275. Niniejsza opinia zawiera sekcje 1, 2 i 5.

CAT.POL.A: Sekcja 1 — samoloty

Postanowienia ogólne

276. Sekcja transponuje podczęści F-I EU-OPS.

277. Sekcja ta składa się z czterech rozdziałów:

- Rozdział 1 — Wymagania ogólne;
- Rozdział 2 — Klasa osiągów A;
- Rozdział 3 — Klasa osiągów B;
- Rozdział 4 — Klasa osiągów C.

Różnice względem EU-OPS / JAR-OPS 3

278. Treść zasady podczęści F-I została zachowana. Wprowadzono poprawki redakcyjne w celu dostosowania pojęć stosowanych w innych podczęściach. W tych przypadkach, gdzie tekst EU-OPS dopuszcza alternatywne metody, tekst został przesunięty do AMC lub usunięty, ponieważ wymagałby odstępstwa od art. 14 ust. 6, jeśli kryteria dla alternatywy nie zostały wyraźnie określone.

279. Załącznik 1 do OPS 1.545(b)(1) oraz (c)(1) przeniesiono na poziom AMC.

Rozdział 2 — Klasa osiągów A

280. Tekst zasady zachowano bez wprowadzania żadnych znaczących zmian.

[49] Dostępna na witrynie internetowej Agencji.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

281. Na podstawie otrzymanych komentarzy, dla podejść ze stromą ścieżką schodzenia, wysokie wartości ekranów podniesiono z 50 do 60 stóp w celu dostosowania do NPA 25B-267 oraz propozycji podkomitetu ds. osiągów JAA.

Rozdział 3 — Klasa osiągów B

282. Tekst zasady zachowano bez wprowadzania żadnych znaczących zmian.

Rozdział 4 — Klasa osiągów C

283. Tekst zasady zachowano bez wprowadzania żadnych znaczących zmian.

CAT.POL.H: Sekcja 2 — śmigłowce

Postanowienia ogólne

284. Sekcja transponuje podczęści F-I JAR-OPS 3.

285. Sekcja ta składa się z czterech rozdziałów:

- Rozdział 1 — Wymagania ogólne;
- Rozdział 2 — Klasa osiągów 1;
- Rozdział 3 — Klasa osiągów 2;
- Rozdział 4 — Klasa osiągów 3;

Operacje do/z miejsc wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego - CAT.POL.H.225

286. Miejsce operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego to miejsce lądowania na terenie szpitala, znajdujące się w gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowisku. Pod warunkiem że nie jest to baza operacyjna HEMS, oznacza ona złagodzenie wymogów klasy osiągów 1, ponieważ obszar lądowania jest zbyt mały, aby pozostawać w zgodności z procedurą kategorii A lub środowisko przeszkód skutkuje zbyt wymagającym gradientem wznoszenia[50]. Zasadę stosuje się do operacji HEMS oraz transferów między szpitalami, dla których zatwierdzenie HEMS nie jest konieczne.

287. Operator musi określić miejsca wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, gdzie nie można prowadzić operacji zgodnie z klasą osiągów 1 i ubiegać się o zatwierdzenie operowania bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego. Wymóg odpowiedniego organu (ARO.OPS.220) upoważnia właściwy organ do wprowadzenia w zatwierdzeniu listy miejsc wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego.

288. Końcowa propozycja wiąże się z JAR-OPS 3, gdzie wprowadzono pewne zmiany edytorskie w celu poprawy tekstu oraz dostosowania go do innych wymogów. Przepis ten przyciągnął szereg reakcji ze względu na różne lub niewdrożone JAR-OPS 3 w

[50] W przypadku miejsc lądowania (w szpitalach) nieznajdujących się w gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowisku, można zastosować przepisy dot. ekspozycji - zawarte już w CAT.POL.H, ponieważ nie jest to złagodzenie wymogów klasy osiągów 1.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

państwach członkowskich. Po szerokich dyskusjach z państwami członkowskimi oraz ekspertami, Agencja doszła do wniosku, że nie można ustanowić przypadku bezpieczeństwa zmieniając intencję lub daty wdrożeń JAR-OPS 3. W szczególności daty wdrożenia mogą być zagadnieniem dla decyzji na poziomie Komisji, ponieważ wykracza to poza domenę legislacyjną bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Operacje wykonywane bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego - CAT.POL.H.305

289. Załącznik 1 do JAR-OPS 3.517(a) włączono do niniejszego IR.

290. Do celów pewności prawnej „zestaw warunków" należy wyraźnie wyjaśnić. Dlatego też niektóre elementy ACJ-2 do załącznika 1 do JAR-OPS 3.517(a) otrzymały status materiału zasady zapobiegając ich alternatywnej interpretacji. Metoda zachowania zgodności z takim warunkiem została zachowana w materiale AMC.

Operacje z użyciem śmigłowców w środowisku nieprzyjaznym poza obszarem gęsto zaludnionym - CAT.POL.H.420

291. Środowisko nieprzyjazne poza obszarem gęsto zaludnionym można definiować jako środowisko, w którym:

- wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego nie jest możliwe z powodu nieodpowiedniej powierzchni;
- osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca nie mogą być właściwie zabezpieczone przed wpływem żywiołu; oraz
- służby poszukiwawczo-ratownicze nie są w stanie zapewnić lub nie mogą podjąć działania w czasie odpowiednim do spodziewanego okresu pozostawania rozbitków na łasce żywiołu.

292. Źródłem paragrafu CAT.POL.H.420 jest załącznik 1 do JAR-OPS 3.005(e), który oparto na ocenie ryzyka w celu zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów w zarobkowych operacjach transportu lotniczego. Część wymogu dot. ochrony pasażerów fakcie jest spowodowana faktem, że zgodnie z definicją śmigłowce jednosilnikowe operujące w klasie osiągów 3 nad w środowisku nieprzyjaznym, w przypadku krytycznej awarii silnika, będą musiały lądować przymusowo z możliwością ofiar.

293. Niemniej jednak, kiedy zasadę opracowano jeszcze w 1999 r., JAA zaakceptowało ekonomiczny wpływ nowego przepisu oraz fakt, że śmigłowce o odpowiednich osiągach mogą nie być dostępne natychmiast. Skutkiem tego uwzględniono wytyczne, aby istniejące operacje można było kontynuować, a w szczególności w:

- górach; oraz
- obszarach odległych, gdzie niepraktycznym lub nieproporcjonalnym jest zaprzestanie operacji realizowanych statkami powietrznymi jednosilnikowymi oraz zastąpienie floty śmigłowcami wielosilnikowymi.

294. Ze względu na różne wdrożenie JAR-OPS 3 w państwach członkowskich, przepis szerzej ma dużo szersze zastosowanie, niż było to zamiarem JAA jeszcze w 1999 r.,

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

poprzez dopuszczanie operacji realizowanych śmigłowcami jednosilnikowymi w każdym nieprzyjaznym środowisku lub poprzez zatwierdzanie nowych operatorów.

295. W związku z tym, że niektóre śmigłowce wielosilnikowe mogą nie spełniać wymogów klasy osiągów 1 lub 2 dla lotów przy wyższych wysokościach, przepisy JAR-OPS 3 zostały transponowane do zaproponowanych przepisów wykonawczych, aby dopuścić kontynuację tych operacji aż do momentu dostępności śmigłowców o lepszych osiągach. Dokonano pewnych adaptacji w celu możliwie najlepszego dostosowania do sytuacji w państwach członkowskich.

296. Wymóg nowego organu (ARO.OPS.215) narzuca na państwa członkowskie obowiązek określenia obszarów górzystych i odległych, a właściwy organ musi dokonać przeglądu oceny ryzyka oraz uwzględniania uzasadnienia technicznego i ekonomicznego dla prowadzenia takich operacji przed ich zatwierdzeniem.

297. Nowe wytyczne zostaną wprowadzone w miejsce IEM do załącznika 1 do JAR-OPS 3.005(e), wyjaśniając okoliczności, w których można uzyskać zatwierdzenia.

298. Niektóre państwa członkowskie oraz zainteresowane strony argumentują, że proponowana zasada nie powinna być ograniczona do obszarów górzystych lub odległych, ale dopuszczać operacje w każdym nieprzyjaznym środowisku. W dostępnych ramach czasowych zainteresowane strony oraz Agencja nie byli jednak w stanie zgromadzić odpowiednich danych ani określić przypadku bezpieczeństwa, który wykazałby potrzebę ponownego rozpatrzenia podstawowej zasady JAR-OPS 3, która miała doprowadzić do przejścia floty na śmigłowce wielosilnikowe, biorąc pod uwagę kolejne postępy technologiczne oraz zwiększoną niezawodność śmigłowców jednosilnikowych. Dlatego też Agencja uważa za przedwczesne wprowadzanie jakichkolwiek znaczących zmian do obecnej zasady. Agencja rozpoczęła gromadzenie odpowiednich danych i przewiduje rozpoczęcie nowego zadania w zakresie tworzenia odnośnych przepisów. Zadanie w zakresie tworzenia przepisów będzie również obejmowało wykorzystanie śmigłowców wyposażonych w silniki tłokowe.

CAT.POL.MAB: Sekcja 5 — Masa i wyważenie

Postanowienia ogólne

299. Sekcja transponuje podczęść J EU-OPS oraz JAR-OPS 3.

300. Sekcja ta składa się z dwóch rozdziałów:

- Rozdział 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym;
- Rozdział 2 — Statki powietrzne bez napędu silnikowego.

301. Niniejsza opinia obejmuje wyłącznie rozdział 1.

Rozdział 1 — Statki powietrzne z napędem silnikowym

Zagadnienia szczegółowe

302. Wymogi dot. masy i wyważenia dla statków powietrznych z napędem silnikowym zestawiano wspólnie, ponieważ stwierdzono kilka różnic pomiędzy samolotami a śmigłowcami. Tekst otrzymany w ten sposób dostosowano, możliwie najpełniej, do

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

oryginalnych wymogów EU-OPS 3 oraz JAR-OPS. Został on jednakże uproszczony, a równowaga pomiędzy poziomem zasady a AMC została poprawiona, w celu zapewnienia wystarczającej elastyczności oraz uwzględnienia różnych okoliczności operacyjnych.

303. Na chwilę obecną wymogi dot. ważenia statków powietrznych zachowano w CAT.POL.MAB.100(b). Zostaną one włączone do części M w ramach zadania tworzenia przepisów MDM.047. Zadanie to będzie obejmowało ocenę podmiotów/organizacji uprawnionych do wykonywania ważenia statków powietrznych.

304. Ujęto dodatkowe kryteria dla zatwierdzenia mas standardowych elementów obciążenia innych niż pasażerowie oraz bagaż CAT.POL.MAB.100(f).

305. Usunięto zatwierdzenie pominięcia niektórych danych z dokumentacji masy i wyważenia w CAT.POL.MAB.105(a), ponieważ te dane w zamierzeniu mają być dostępne, ale zamieszczono je w innym miejscu w sposób gotowy do użycia.

306. Przepisy dot. dokumentacji masy i wyważenia zostały rozszerzone (CAT.POL.MAB.105(e)) w celu ujęcia zastosowania różnych rodzajów pokładowych systemów masy i wyważenia, aby uwzględnić istniejące systemy nieobjęte przez EU-OPS / JAR-OPS 3.

VIII:CAT.IDE: Podczęść D — Przyrządy, dane i wyposażenie

307. Niniejsza podczęść zawiera wymogi ogólne dla operacji CAT. Składa się z czterech sekcji:

- Sekcja 1 — Samoloty;
- Sekcja 2 — Śmigłowce;
- Sekcja 3 — Szybowce; i
- Sekcja 4 — Balony.

308. Niniejsza opinia zawiera sekcje 1 i 2.

309. Sekcja 1 i 2 transponuje podczęść K oraz L EU-OPS i JAR-OPS 3.

310. Tekst sporządzono zasadniczo pamiętając o celach opartych na charakterystykach, tam gdzie to właściwe, tj. na poziomie zasady i z uwzględnieniem specyfikacji systemu/sprzętu oraz sposobów spełniania wymagań na poziomie AMC.

311. Wymogi sprzętowe oddzielono od wymogów czysto operacyjnych, np. ws. stosowania sprzętu, który opisano odpowiednio w CAT.OP.

312. Numerowanie zasad pozostawiono w ramach kolejnych numerów w każdej sekcji, nadając ten sam numer oraz tytuł zasadom dot. tego samego tematu dla samolotów oraz śmigłowców. Jeśli zasada dotyczyła wyłącznie samolotów, jej numer pomijano dla śmigłowców i odwrotnie.

313. Wymogi dot. zatwierdzenia w CAT.IDE.A/H.100 przyrządów oraz sprzętu wymaganych w podczęści CAT.IDE zostały wyjaśnione, zgodnie z wymogami Częścią 21. Dodano dodatkowe przepisy w celu zapewnienia, że przyrządy oraz sprzęt niewymagany w części CAT, który nie wymaga zatwierdzenia zgodnie z częścią 21, nie są stosowane do funkcji bezpieczeństwa i nie wpływają na zdatność do lotu.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

314. Wprowadzono nowe wymaganie, CAT.IDE.A/H.105 Minimalne wyposażenie do lotu, w celu ujęcia operacji zawierających elementy zakończone niepowodzeniem, zgodnie z OPS 1.030/3.030.

315. Wymogi dla urządzeń zapisu danych lotu zaktualizowano zgodnie z NPA-OPS 39B (Typ 1A FDR). Uwzględniono również NPA-OPS 48A Zapisywanie komunikacji łącza danych dla nowo budowanych samolotów oraz NPA-OPS 67 Typ IVA urządzenia zapisu danych lotu dla śmigłowców.

316. Pierwsza część oryginalnego wymogu ws. sprzętu do lotów w warunkach oblodzenia w CAT.IDE.A/H.165 została usunięta, ponieważ ujęto to już w wymogu zasadniczym 2.a.5.

317. Data obowiązkowego zapisywania komunikacji łącza danych powinna dokładnie odpowiadać dacie, kiedy połączenie danych jest stosowane dla niezbędnej komunikacji VHF. Niemniej jednak, w wielu komentarzach wnioskowano o wystarczające powiadomienie, aby uniknąć kosztownej modernizacji. Dlatego też zaproponowano obowiązek zapisywania komunikacji łącza danych dwa lata po wejściu w życie rozporządzenia OPS, tj. 8 kwietnia 2014 r.

318. CAT.IDE.A(H).250 Gaśnice ręczne: przepisy OPS określające użycie środka gaśniczego halon zostały usunięte zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1005/2009, które zakazuje jego użycia. Zasada zawiera ogólny cel bezpieczeństwa ws. skuteczności środka gaśniczego. Umożliwia to stosowanie halonu w okresie przejściowym.

319. Wymóg dotyczący wskaźnika promieniowania kosmicznego (OPS 1.680/3.680) usunięto, ponieważ rozporządzenie podstawowe, które określa wyłącznie zmniejszenie ryzyka bezpieczeństwa, nie określa podstawy prawnej do ich transponowania, tj. zagadnień zdrowotnych. Dzięki temu nie nakłada się to na inny przepis europejski, w szczególności ten dotyczący bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy oraz ochrony przed promieniowaniem (dyrektywa Rady 96/29/Euratom z 13 maja 1996 r.).

Sekcja 1 — Samoloty

320. Wymogi dot. zapasowych bezpieczników elektrycznych (CAT.IDE.A.110) zostały zwiększone zgodnie z ICAO oraz EU-OPS i JAA NPA-OPS 43.

321. Złagodzenie dla niektórych przyrządów oraz sprzętu niezbędnych przy VFR w operacjach wykonywanych w warunkach dziennych, dla tych statków powietrznych, gdzie pozostawanie w zgodności wymagałoby modernizacji oraz które były przedmiotem zatwierdzenia organu, obecnie określono bezpośrednio w zasadzie w celu zapewnienia jednolitego stosowania w ramach państw członkowskich.

322. Dodano wymóg w zakresie systemu przytrzymującego górną część tułowia (UTR) dla małych samolotów, CAT.IDE.A.205, zgodnie z NPA 26-20 dla samolotów o MTOM mniejszej niż 5 700 kg, na podstawie rekomendacji komisji badającej wypadek skierowanej do brytyjskiego urzędu lotnictwa cywilnego (CAA) oraz późniejszego badania przeprowadzonego przez CAA UK.

323. Zawarto również definicję UTR w celu zapewnienia elastyczności dla istniejących rozwiązań projektowych. Przegląd komentarzy uświadomił, że EU-OPS nie było spójne w stosowaniu pojęcia „uprząż bezpieczeństwa". Chociaż istnieje wspólne zrozumienie, że uprząż bezpieczeństwa" obejmuje pas bezpieczeństwa oraz dwie taśmy

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

naramienne, istnieje szereg samolotów, które mogą nie być w zgodności z obowiązującymi wymogami. Zwolnienia otrzymane przez Komisję Europejską na mocy EU-OPS potwierdzają ten pogląd. Otrzymano kilka komentarzy, w których wnioskowano o dopuszczenie stosowania pasów bezpieczeństwa z taśmą naramienną przekątną na miejscu obserwatora w kabinie załogi lotniczej w samolotach, w których mocowanie uprzęży czteropunktowej jest niepraktyczne. Uwzględniając najnowsze osiągnięcia w konstrukcji wnętrz statków powietrznych, różne rozwiązania projektowe dla systemów przytrzymujących górną część tułowia mogą zapewnić ten sam zwiększony poziom bezpieczeństwa dla osoby zajmującej miejsce obserwatora.

324. Wprowadzono wymogi dot. TAWS klasa A & klasa B (CAT.IDE.A.150) zgodnie z NPA-OPS 39B.

Sekcja 2 — Śmigłowce

325. Utrzymano złagodzenie wymogów dot. tlenu dla pilotów (CAT.IDE.H.240), w jego oryginalnym brzmieniu w JAR-OPS 3, dla śmigłowców innych niż złożone, operujących pomiędzy 10 000 a 13 000 stóp, na podstawie komentarzy do CRD. Dalsze zwolnienia dla krótkich wycieczek pomiędzy 13 000 a d 16 000 stóp, oryginalnie przewidziane w JAR-OPS 3 pod warunkiem uzyskania specjalnego zezwolenia organu, będą rozpatrywane zgodnie z art. 14 rozporządzenia podstawowego. Te dalsze zwolnienia nie są zgodne z SARP ICAO oraz, aby uzyskać zatwierdzenie, należy je oprzeć na specjalnych środkach łagodzących (np. doświadczeniu operatora, adaptacji fizjologicznej pilota do pewnych wysokości). Ponadto, zazwyczaj można by je osiągnąć wyłącznie w konkretnych regionach (np. w obszarach górzystych).

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Załącznik V – Część SPA

I. Zakres

326. Część SPA zawiera wymogi dla operatora w operacjach wymagających specjalnego zezwolenia.

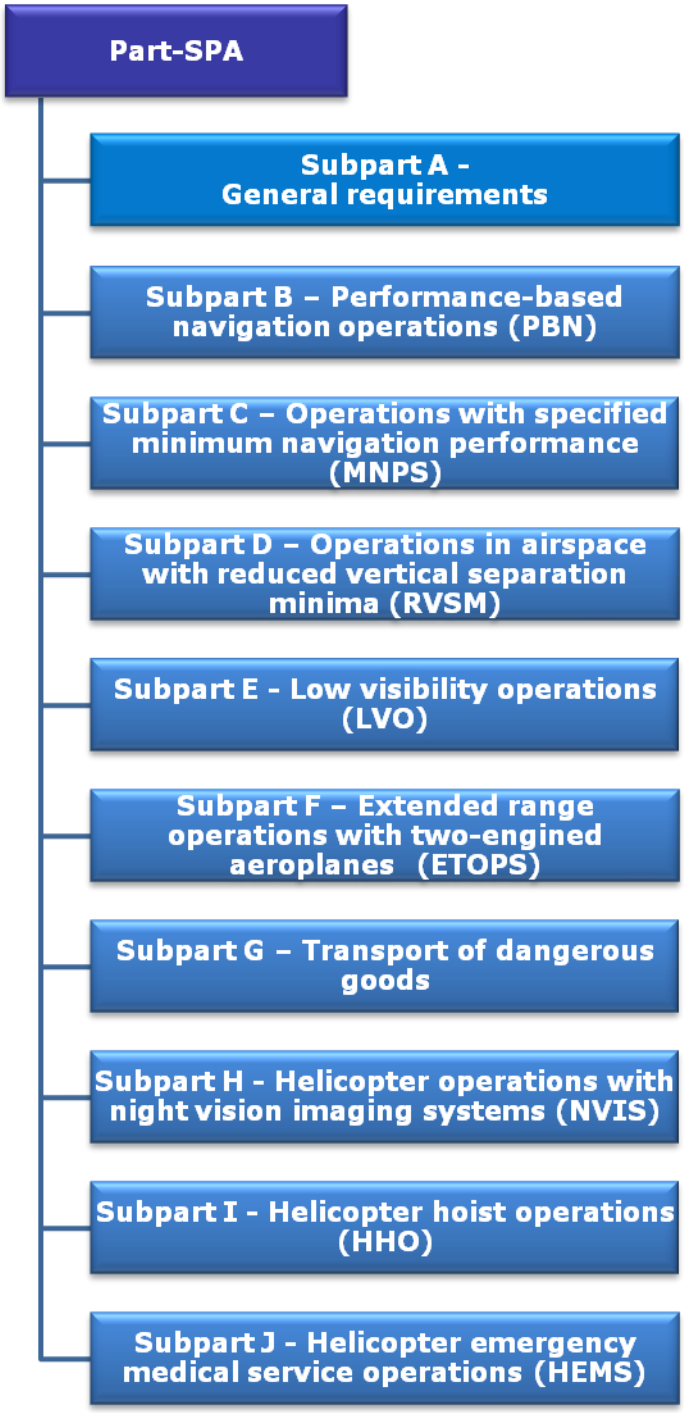
327. Część SPA składa się z 10 podczęści:

- pierwsza podczęść zawiera ogólne wymagania, które dotyczą wszystkich dziewięciu specjalnych zezwoleń określonych w części SPA;
- wymogi dla dziewięciu specjalnych zezwoleń podano w oddzielnych podczęściach.

Tabela poniżej przedstawia przegląd struktury części SPA.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Rysunek 11: Struktura części SPA



328. Wymagania części SPA stosuje się do zarobkowych, jak również niezarobkowych operacji z następującymi wyjątkami:

- SPA.ETOPS stosuje się wyłącznie do operacji CAT samolotów; oraz
- SPA.NVIS, SPA.HHO oraz SPA.HEMS stosuje się wyłącznie operacji CAT śmigłowców.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

II. Przegląd reakcji

329. Zasadniczo, otrzymane reakcje wykazały ogólne wsparcie dla wersji CRD części SPA.

III. Przegląd różnic

Różnice względem UE-OPS / JAR-OPS 3

330. Poniższa tabela przedstawia przegląd celowych różnic względem EU-OPS oraz JAR-OPS 3.

Tabela 9: Różnice względem EU-OPS/JAR-OPS 3

Odwołania do EU-OPS/JAR-OPS3	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy	Uzasadnienie
Dodatek 1 do JAR-OPS 3.005(d) podpunkt (c)(2)	SPA.HEMS.125	Wymagania dot. osiągów zostały zmienione w celu odzwierciedlania JAA HSST WP oraz stanowiska zainteresowanych stron po konsultacjach NPA.	Włączenie JAA HSST WP.
Dodatek 1 do JAR-OPS 3.175	NIE DOTYCZY	Usunięcie zezwolenia na operacje morskie.	Obiektywnych celów nie uwzględniono w JAR-OPS 3.

Różnice w stosunku do załącznika 6 ICAO

331. Opinia nie zawiera wymogów, które byłyby mniej restrykcyjne niż obecnie obowiązujące normy ICAO.

IV. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów

332. W fazie konsultacji z zainteresowanymi stronami zdefiniowano szereg elementów, które, ujęte w opinii, wykraczałyby dalece poza upoważnienie Agencji do transpozycji treści istniejących zasad. Jednakże elementy te udokumentowano i zostaną ujęte w oddzielnych zadaniach tworzenia przepisów w celu umożliwienia odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz ich zaangażowanie. Poniższa tabela przedstawia przegląd proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Tabela 10: Proponowane zadania w zakresie tworzenia przepisów

Część, odwołania do zasady	Zakres	Odwołanie do RMP
SPA	Zezwolenie na prowadzenie operacji morskich	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Przegląd EU-OPS podczęść E. Dotyczy to w szczególności zasad ws. operacji APV, operacji LTS CAT I, OTS CAT II oraz operacji z wykorzystaniem EVS, najnowszych poprawek SARP ICAO, nowych postępów technologicznych, takich jak systemy sztucznej widzialności (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Opracowanie zasad proporcjonalnych dla operacji NVIS dla innych niż operacje CAT(H)	OPS.096
SPA.HHO	Opracowanie jednej sekcji dla wszystkich zewnętrznych operacji transportu ludzi, zamiast podziału tych wymogów na Część SPA oraz część SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Transpozycja JAA TGL-43	OPS.057

V.SPA.GEN: Podczęść A — Wymogi ogólne

Postanowienia ogólne

333. Niniejsza podczęść zawiera wymogi ogólne dla operatorów w zakresie uzyskania i posiadania specjalnego zezwolenia. Niniejszą podczęść należy czytać wraz z podczęścią zawierającą wymogi dla specjalnego zezwolenia.

SPA.GEN.100 Właściwy organ

334. Wymóg ten definiuje właściwy organ oraz rozróżnia operatorów zarobkowych i niezarobkowych.

335. W celu utrzymania zgodności z częścią II załącznika 6 ICAO, niniejszy wymóg określa, że w przypadku operatorów niezarobkowych korzystających ze statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim, specjalne zatwierdzenia dla PBN, MNPS i RVSM wydaje państwo rejestracji.

SPA.GEN.105 Wnioskowanie o wydanie zatwierdzenia szczególnego

336. Agencja uwzględniła odwołanie do „danych przydatnych w użytkowaniu (OSD) określonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003”. Dane przydatne

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

w użytkowaniu to zestaw danych, które producent statku powietrznego jest zobowiązany przygotować w trakcie procesu certyfikacji typu w celu poparcia bezpiecznej operacji tego typu statku powietrznego. Niektóre z tych danych będą obowiązkowe dla operatorów, ponieważ muszą oni opracować własny wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) oraz programy szkoleniowe na podstawie tychże danych. Dlatego też OSD przedstawiają minimalne wymogi dla typu statku powietrznego w celu zapewnienia zharmonizowanego poziomu bezpieczeństwa.

337. CRD do NPA 2009-01 „Świadectwo zgodności operacyjnej" oraz „dyrektywy bezpieczeństwa", opublikowane w dniu 13 maja 2011 r. zawierają dalsze wyjaśnienia.

SPA.GEN.110 Przywileje operatora posiadającego zatwierdzenie szczególne

338. Wymóg określa, że specjalne zatwierdzenia dokumentuje się dla niezarobkowych operacji na „wykazie specjalnych zatwierdzeń" oraz dla operacji zarobkowych w „wymaganiach operacyjnych" (OPSPECS). Wymogi odpowiednich organów określono w części ARO. Formularze dla „OPSPECS" oraz „wykazu specjalnych zatwierdzeń" zawarto w dodatkkach II i II do części ARO.

SPA.GEN.115 Zmiany operacji będących przedmiotem zatwierdzenia szczególnego

339. Wymóg ten określa, że zmiany mające wpływ na warunki specjalnego zatwierdzenia wymagają wcześniejszego zatwierdzenia właściwego organu. Obejmuje to opracowanie alternatywnych sposobów spełniania wymagań.

340. Dlatego też należy zauważyć, że wymogi SPA oraz odpowiedni materiał AMC zostały opracowane z zamiarem, że alternatywne sposoby spełniania wymagań proponowane przez operatorów zarobkowych i niezarobkowych wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez organ właściwy.

SPA.GEN.120 Ciągła ważność zatwierdzenia szczególnego

341. Wymóg ten opiera się na pojęciu ciągłej ważności zatwierdzeń, co pozostaje w zgodności z podejściem przyjętym dla wszystkich innych zatwierdzeń i certyfikatów dotyczących operatorów.

342. Agencja dodała odwołanie do OSD jako dodatkowego kryteria utrzymania ważności specjalnego zatwierdzenia.

VI.SPA.PBN: Podczęść B — Operacje z nawigacją opartą na charakterystykach (PBN)

Postanowienia ogólne

343. Ta podczęść dotyczy specjalnego zatwierdzenia dla operacji w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, gdzie określono specyfikacje nawigacji opartej na charakterystykach (PBN). Zawiera ono następujące specyfikacje:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- podstawowy-RNP1;

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

- RNP APCH;
- RNP AR APCH[51].

344. Podczęść ta transponuje EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 PBN Operacje

345. Agencja wymaga specjalnego zatwierdzenia dla wszystkich operacji PBN z wyjątkiem RNAV5 (B-RNAV). Agencja doszła do wniosku, że operacje w przestrzeni RNVA5 nie stanowią operacji krytycznej dla bezpieczeństwa, dla której można uzasadnić specjalne zatwierdzenie.

346. Agencja zgodziła się z opinią niektórych niezarobkowych operatorów, aby dokonać rozróżnienia zarobkowych i niezarobkowych operacji oraz ponownej oceny konieczności i stosowności koncepcji zatwierdzeń operacyjnych. Dlatego też Agencja zamierza rozpocząć zadanie tworzenia przepisów MDM.062 o następującym zakresie:

- opracowanie zasad dla części FCL w zakresie wymogów szkolenia operacji PBN;
- przeglądu uzasadnienia potrzeby operacyjnego zatwierdzenia dla każdej operacji PBN dla operatorów CAT, NCC i NCO oraz oceny, czy istnieją alternatywy dla zatwierdzenia operacyjnego, np. wymogi dla części FCL; oraz
- opracowania AMC dla zatwierdzenia operacyjnego w SPA.PBN, które opiera się na istniejącym materiale AMC 20.

347. Wytyczne do tego wymogu będą zawierały dalsze informacje w zakresie kryteriów do zatwierdzenia i operacji, zgodnie z materiałem AMC 20 lub w ICAO dok. 9613 (instrukcja PBN).

VII.SPA.MNPS: Podczęść C — Operacje z określonymi minimalnymi wymaganiami dotyczącymi charakterystyki nawigacyjnej (MNPS)

Postanowienia ogólne

348. Niniejsza podczęść zawiera wymogi dla zatwierdzenia specjalnego umożliwiającego dopuszczenie do operowania w przestrzeni o wyznaczonych minimalnych wymaganiach dotyczących charakterystyki nawigacyjnej (MNPS) zgodnie z Regionalnymi procedurami uzupełniającymi.

349. Podczęść MNPS transponuje EU-OPS 1.243 oraz 1.870.

---

[51] RNAV: nawigacja obszarowa; RNP: wymagana sprawność nawigacji; AR: wymagana autoryzacja; APCH: podejście.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone. Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

VIII.SPA.RVSM: Podczęść D — Operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)

Postanowienia ogólne

350. Niniejsza podczęść zawiera wymogi dla konkretnego zatwierdzenia operowania w wyznaczonej przestrzeni, gdzie zastosowanie mają zredukowane minima separacji pionowej wynoszące minimum 300 m (1 000 stóp).

351. Podczęść ta transponuje EU-OPS 1.241 i zawiera części tekstu zasady TGL 6 (Wytyczne dla zatwierdzania statków powietrznych i operatorów na loty w przestrzeni powyżej FL 290, gdzie obowiązują zredukowane minima separacji pionowej wynoszące minimum 300 m (1000 stóp)).

IX.SPA.LVO: Podczęść E — Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)

Postanowienia ogólne

352. Podczęść ta zawiera specjalne zatwierdzenie dla operacji przy ograniczonej widzialności, które składają się z następujących operacji:

- starty przy ograniczonej widzialności (LVTO);
- operacje poniżej standardu w kategorii I (LTS CAT I);
- operacje w standardzie kategorii II (CAT II);
- operacje poza standardem w kategorii II (OTS CAT II);
- operacje w standardzie kategorii III (CAT III); oraz
- operacje podejścia z wykorzystaniem systemów polepszających widzenie (EVS), dla których stosuje się zwiększenie minimów RVR.

353. Sekcja ta transponuje zasady dotyczące LVO podczęści E EU-OPS oraz JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)

354. Wymóg ten definiuje operacje stanowiące LVO.

355. LVO, wraz z najniższymi minimami operacyjnymi zdefiniowano w „Załączniku I - Definicje terminów stosowanych w załącznikach II do VIII" (Załącznik I - Definicje).

356. Zgodnie z EU-OPS, operacje LVTO zostały zdefiniowane jako starty przy RVR niższym niż 400 m. EU-OPS wymagają programu szkoleniowego dla LVTO oraz dodatkowo specjalnych zatwierdzeń dla startów przy RVR niższym niż 150 m i 125 m. Proponowany wymóg jest zgodny z tymi przepisami, ale nieznacznie zmienia koncepcję. Istnieje jedynie pojedyncze zatwierdzenie dla LVTO, które określiłoby zatwierdzone minimum operacyjne.

357. Agencja podziela opinię większości zainteresowanych stron, że EU-OPS klasyfikuje operacje EVS jako LVO, np. w dodatku 1 do OPS 1.450 lub dodatku 1 do OPS 1.455. Tekst proponowanej zasady wyjaśnia, tylko te operacje EVS należy określać jako LVO, do których stosuje się wartości operacyjne dot. minimów RVR.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

SPA.LVO.110 Ogólne wymagania operacyjne

358. Agencja transponowała treść załącznika 1 do OPS 1.455 (b)(2)(ix), który wymaga radiowysokościomierza do określenia wysokości wywołania poniżej 200 stóp powyżej poziomu lotniska.

359. Dla operacji LVO z wykorzystaniem EVS, możliwe zmiany do bieżących wymogów sprzętu EU-OPS do określenia zmiany wysokości wywołania oraz ich implikacje dla minimów operacyjnych lotniska dla operacji NPA, APV oraz PA są nadal oceniane z uwzględnieniem całości dostępnej dokumentacji.

SPA.LVO.115 Wymagania związane z lotniskami

360. Wymóg wyjaśnia, że zgodnie z EU-OPS LVO można prowadzić wyłącznie, jeśli wybrane lotnisko ma opracowane procedury ograniczonej widzialności (LVP). Wymóg ten stosuje się do wszystkich operacji o widzialności poniżej 800 m.

361. Dodatkowy punkt stawia wymóg aby, na lotniskach poza Unią Europejską, gdzie nie można stosować pojęciu LVP, operator upewniał się, czy na tym lotnisku obowiązują równoważne procedury zgodne z wymaganiami LVP.

Przyszłe zadania w zakresie tworzenia przepisów

362. W ramach upoważnienia udzielonego Agencji, istniejący tekst zasady EU-OPS został skorygowany wyłącznie pod kątem usunięcia oczywistych błędów, oraz tam, gdzie zasadnicze zmiany były niezbędne w interesie bezpieczeństwa lub intencja zasady była dwuznaczna.

363. Agencja stoi na stanowisku, że niezbędny jest dokładny przegląd wymogów wynikających z podczęści E. W szczególności dotyczyłoby to zasad dot. operacji APV (procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym), operacji LTS CAT I, operacji OTS CAT II oraz operacji z EVS. Do tego wymagane jest wydzielone zadanie w zakresie tworzenia przepisów, które również uwzględnia ostatnie zmiany SARP ISCO oraz nowe postępy technologiczne, takie jak systemy sztucznej widzialności (SVS) oraz połączone systemy widzenia (CVS).

X.SPA.ETOPS: Podczęść F — Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS)

Postanowienia ogólne

364. Podczęść ta zawiera wymogi dla specjalnego zatwierdzania operacji o zwiększonym zasięgu realizowanych samolotami dwusilnikowymi zgodnie z operacjami CAT.

365. Podczęść ta transponuje EU-OPS 1.246.

Bieżące i przyszłe zadania w zakresie tworzenia przepisów

366. Należy zauważyć, że wymogi te będą przedmiotem dalszych zmian w niedalekiej przyszłości z następujących przyczyn:

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

- odpowiedni materiał AMC20-6 zaproponowano w NPA 2008-01, a decyzję opublikowano w dniu 16 grudnia 2010 r.;
- na początku 2012 r., ICAO ma opublikować oświadczenie (State Letter) zawierające proponowane zmiany do operacji o rozszerzonym zakresie, obejmujących nie tylko samoloty dwusilnikowe, ale również samoloty wyposażone w więcej niż dwa silniki; oraz
- jak wymieniono powyżej, minima planowania dla lotniska zapasowego ETOPS należy zaktualizować w celu uwzględnienia operacji APV.

XI:SPA.DG: Podczęść G — Transport materiałów niebezpiecznych

Postanowienia ogólne

367. Ta podczęść zawiera szczegółowe zatwierdzenie dla transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z definicją w instrukcji technicznej ICAO. Transponuje ona EU-OPS / JAR-OPS 3 podczęść R oraz JAA NPA-OPS 70.

Porównanie z EU-OPS/JAR-OPS 3

368. Agencja proponuje odwołanie dynamiczne do instrukcji technicznych ICAO. Dlatego też fragmentów z instrukcji technicznych nie powtórzono w przepisach wykonawczych. SPA.DG jest więc krótsza niż inne podczęści R EU-OPS oraz JAR-OPS 3. Określono wyłącznie wymogi określające szczególne obowiązki operatora.

XII.SPA.NVIS: Podczęść H — Operacje śmigłowcowe z użyciem systemu noktowizyjnego

Postanowienia ogólne

369. Niniejsza podczęść zawiera specjalne zatwierdzenie dla operacji wykonywanych zgodnie z VFR w warunkach nocnych z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS) w operacjach CAT śmigłowców. Transponuje ona JAR-OPS 3.005(j) oraz TGL-34.

370. TGL-34, w swojej wstępnej wersji, częściowo oparto na doświadczeniach wojskowych i zawierała elementy charakterystyczne dla operacji wojskowych, np. zalecenie do korzystania z podczerwieni. W operacjach CAT nie ma potrzeby prowadzenia operacji utajnionych i dlatego też zalecenie to usunięto.

SPA.NVIS.100 Operacje z użyciem systemu noktowizyjnego (NVIS)

371. Tekst został wprowadzony w celu ograniczenia stosowania do tych operatorów śmigłowców, którzy posiadają AOC dla operacji CAT.

SPA.NVIS.120 Minima operacyjne NVIS

372. Minima operacyjne NVIS nie powinny być niższe niż minima pogodowe dla VFR obowiązujących dla danego typu operacji nocnej. NVIS jest pomocą zwiększającą

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

wizyjne wskazywanie w nocy, a tym samym minima VFR dla warunków nocnych pozostają zdefiniowane tak samo jak dla działania, w których NVIS są wykorzystywane, np. minima HEMS stosuje się podczas prowadzenia HEMS przy pomocy NVIS.

SPA.NVIS.130 Wymagania dotyczące załogi w operacjach NVIS

373. Tekst przystosowano w celu odróżnienia, do celów składu załogi, instrukcji wymaganych do certyfikacji, konkretnych typów operacji oraz operacji. Zasadę przyjęto poprzez podzielenie jej na punkty określające konkretne kryteria oraz cele w zakresie doboru, doświadczenia, kwalifikacji, ostatniego lotu oraz składu załogi. Wymagania dot. szkolenia i sprawdzania określono dla członków załogi lotniczej i technicznej.

SPA.NVIS.140 Informacje i dokumentacja

374. Ten nowy ustęp, w porównaniu do TGL-34, określa które elementy charakterystyczne dla NVIS należy uwzględnić w instrukcji operacyjnej.

Przyszłe zadania w zakresie tworzenia przepisów

375. Celem NPA 2009-02b była możliwość korzystania z NVIS dla wszystkich typów statków powietrznych. Opracowano jednakże TGL-34 dla CAT śmigłowcowych, a propozycje NPA mogą być zbyt restrykcyjne dla innych operacji. Problem dedykowanych wymogów NVIS dla innych niż CAT oraz innych niż operacje śmigłowcowe może być przedmiotem przyszłego zadania w zakresie tworzenia przepisów (OPS.096). Obecnie nie ma wiedzy na temat takich operacji i eksperci pozostają niezdecydowani, co może być proporcjonalne dla tych typów operacji. Dlatego też podczęść SPA.NVIS została ograniczona do operacji CAT w oczekiwaniu na przyszłe zadanie w zakresie tworzenia przepisów.

XIII.SPA.HHO: Podczęść I — Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym

Postanowienia ogólne

376. Podczęść ta zawiera wymogi dla specjalnego zatwierdzenia dla operacji śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO). Transponuje ona załącznik 1 do JAR-OPS 3.005(h) oraz projekt JAA NPA-OPS 69.

377. Agencja zauważyła, że kilka komentarzy dotyczyło operacji z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym podczas operacji poszukiwawczo-ratowniczych. Operacje poszukiwawczo-ratownicze oraz operacje ratownicze w obszarach górskich uważa się za wykraczające poza uprawnienia Agencji. Te komentarze, które wskazują, że niektóre wymogi nie powinny dotyczyć tych operacji, zostały więc odłożone.

378. Każde państwo członkowskie odpowiada za działania poszukiwawczo-ratownicze oraz podobne. Państwa powinny dopilnować, aby działania te były prowadzone zgodnie z celami rozporządzenia podstawowego.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

379. Wiele komentarzy dotyczyło braku odpowiednich regulacji dla prac lotniczych. HHO, określone już w JAR-OPS 3, zawsze uważano za działanie CAT - stąd wymóg w zakresie odpowiedzialności za awarię silnika zgodnie z wymaganiami certyfikacji klasy D dla operacji z transportem zewnętrznym ludzi (HEC). Klasy A, B oraz C (HEC) (działanie nie-CAT) zostaną ujęte w części SPO zobowiązując operatorów do opracowania odpowiednich standardowych procedur operacyjnych (SOP). Osiągnięto porozumienie dla tego podejścia w ramach grup rewizyjnych.

SPA.HHO.100 Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)

380. Nowa zasada zawiera wyłącznie elementy dla dodatkowego zatwierdzenia HHO; wszystkie inne elementy ujęto poprzez wydanie AOC, co stanowi jeden z warunków, który należy spełnić. Z tego względu wymóg ten obejmuje wyłącznie warianty AOC.

SPA.HHO.110 Wymagania dotyczące wyposażenia HHO

381. HHO omawia operacje CAT (HEC klasa D); systemy urządzeń do przewozu personelu (PCDS) podlegają więc zatwierdzeniu zdatności do lotu. Zatwierdzenie zaczepu i powiązanego sprzętu będzie zawierało instrukcje w zakresie ciągłej zdatności do lotu, a operator pozostaje odpowiedzialny za zapewnienie ich wykonania.

SPA.HHO.115 Łączność w operacjach HHO

382. Tekst dostał poprawiony w celu wyjaśnienia, że „personel naziemny" powinien znajdować się w miejscu prowadzenia operacji lotniczych HHO. Jednakże, podczas prowadzenia operacji HHO w miejscu prowadzenia operacji lotniczych HEMS, na miejscu może nie być personelu naziemnego, wprowadzono więc odstępstwo dla HHO w miejscach prowadzenia operacji lotniczych HEMS.

SPA.HHO.125 Wymagania dotyczące osiągów w operacjach HHO

383. Operacje HHO nie opierają się na klasach osiągów; zagadnienie osiągów zostało więc konkretnie ujęte w tej zasadzie.

384. Szereg komentarzy dotyczył stosowania odpowiedzialności za awarię silnika. Podstawowy wymóg dotyczący operacji HHO prowadzonych jako CAT polega na tym, że śmigłowiec powinien móc wytrzymać krytyczną niesprawność silnika bez ryzyka dla podwieszonej osoby/osób, podwieszonego ładunku, osób trzecich lub mienia. Na zaczepie transportowany jest pasażer uiszczający opłatę, a nie członek załogi. Odpowiedzialność za awarię silnika wyklucza śmigłowce certyfikowane w kategorii B spośród wykonujących ten typ operacji CAT.

SPA.HHO.130 Wymagania dotyczące załogi w operacjach HHO

385. Zasadę przyjęto poprzez podzielenie jej na punkty określające konkretne kryteria oraz cele w zakresie doboru, doświadczenia, kwalifikacji, ostatniego lotu oraz składu załogi. Wymagania dot. szkolenia i sprawdzania określono dla członków załogi

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

lotniczej i technicznej, jak również wymóg udzielenia specjalnego instruktażu pasażerom HHO.

SPA.HHO.140 Informacje dokumentacja

386. W kilku komentarzach wnoszono o ponowne wprowadzenie wymogu uzupełnienia instrukcji operacyjnej. Wymóg uzupełnienia nie byłby zasadą obiektywną, ponieważ zapobiegałby powstaniu zintegrowanej instrukcji operacyjnej. Jednakże paragraf definiuje obecnie, które elementy charakterystyczne dla HHO należy ująć w instrukcji operacyjnej wymaganej w ORO.MLR. W tej sytuacji operator decyduje o najlepszym możliwym sposobie wprowadzenie elementów, które mogą być w formie suplementu.

Przyszłe zadania w zakresie tworzenia przepisów

387. Otrzymane komentarze dotyczyły HHO w operacjach nie-CAT. Zadanie w zakresie tworzenia przepisów (OPS.067) zostanie rozpoczęte w celu dalszego zbadania zasad zawartych w Części SPO oraz czy wszystkie operacje HHO należy uwzględnić w Części SPA.

XIV.SPA.HEMS: Podczęść J — Operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego

Postanowienia ogólne

388. Podczęść ta zawiera wymóg specjalnego zatwierdzenia dla operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS). Transponuje on załącznik 1 do JAR-OPS 3.005(d) oraz częściowo dokument roboczyHSST-WP-07-03.4.

Osiągi śmigłowców

389. Zasadę wzmocniono, aby lepiej odzwierciedlić filozofię HEMS transponowaną z JAA. Obecnie wymóg wyraźnie odróżnia: „bazę operacyjną HEMS” - gdzie, w przypadku gęsto zaludnionego, nieprzyjaznego środowiska, powinno istnieć „zerowe ryzyko”; szpital umiejscowiony w nieprzyjaznym środowisko - gdzie ryzyko należy zminimalizować do akceptowalnego celu bezpieczeństwa - stąd odwołanie do zatwierdzenia zawartego w CAT.POL.H.225; szpital zlokalizowany poza gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowiskiem - gdzie CAT.POL.H.305 określa już uchylenie; oraz „miejsca prowadzenie operacji HEMS” - gdzie ryzyko jest praktyczne możliwie najniższe.

SPA.HEMS.100 Operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS)

390. Niniejsza sekcja zawiera obecnie wyłącznie elementy dla dodatkowego zatwierdzenia HEMS; wszystkie inne elementy ujęto poprzez wydanie AOC, co stanowi jeden z warunków, który należy spełnić. Z tego względu wymóg ten obejmuje wyłącznie warianty AOC.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

SPA.HEMS.120 Minima operacyjne HEMS

391. Ponieważ minimalna załoga dla lotów w dzień składa się zawsze z jednego pilota HEMS i jednego członka personelu technicznego, do tego składu załogi zastosowanie mają minima operacyjne dla jednego pilota. Minima operacyjne dwóch pilotów dotyczą wyłącznie tych przypadków, w których załoga składa się z dwóch pilotów. Członek załogi technicznej HEMS nie jest pilotem i dlatego też operacji nie można uznać za taką. Fakt, że minima operacyjne jednego pilota są już niższe niż standardowe minima operacyjne, rozpatrzenie dodatkowego członka załogi technicznej HEMS (patrz również SPA.HEMS.130) jest już również uwzględnione.

SPA.HEMS.125 Wymagania dotyczące osiągów w operacjach HEMS

392. W wyniku konsultacji dot. HSST/WP-07/03.4 dodano tekst. Wymogi określają ekspozycję (pojęcie to jest stosowane w celu pominięcia dłuższego, prawidłowego pojęcia „operacja wykonywana bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego”) podczas startu oraz lądowania w przypadkach zdefiniowanych w (b).

SPA.HEMS.130 Wymagania dotyczące załogi

393. Zasadę przyjęto poprzez podzielenie jej na punkty określające konkretne kryteria oraz cele w zakresie doboru, doświadczenia, kwalifikacji, ostatniego lotu oraz składu załogi. Wymagania dot. szkolenia i sprawdzania określono dla załogi lotniczej i technicznej.

394. 30-minutowy lot poprzez wyłącznie odwołanie do przyrządów ma stanowić procedurę łagodzącą, aby uniemożliwić pilotom utratę kontroli w przypadku nieumyślnego wejścia w strefę warunków meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC). Ponieważ nie jest to procedura uznana w sensie FCL, nie ma potrzeby, aby instruktor lotów ją przedstawiał.

395. Ze względu na przejrzystość prawną oraz wskutek otrzymanych komentarzy, okoliczności specjalne, na mocy których można zredukować załogę, zostały wymienione w (e)(1).

SPA.HEMS.135 Odprawa dla pasażerów

396. W ramach operacji HEMS, powszechnym jest, że pacjenci są nieprzytomni lub pod wpływem leków do takiego stopnia, że ich zmysły znacznie upośledzone. Ponadto mogą być przymocowani do noszy i nie mogą się wówczas poruszać. W takich przypadkach niepraktycznym jest udzielanie instruktażu bezpieczeństwa podobnego do tego podczas „normalnego” pasażerskiego lotu transportowego. Podczas lotu to dowódca i personel medyczny podejmują decyzję, w jakim stopniu pacjent jest w stanie zrozumieć instruktaż, a jego udzielenie zależy od stanu medycznego pacjenta.

SPA.HEMS.140 Informacje i dokumentacja

397. W kilku komentarzach wnoszono o ponowne wprowadzenie wymogu uzupełnienia instrukcji operacyjnej. Wymóg uzupełnienia nie byłby zasadą obiektywną, ponieważ zapobiegałby powstaniu zintegrowanej instrukcji operacyjnej.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

Jednakże paragraf definiuje obecnie, które elementy charakterystyczne dla HEMS należy ująć w instrukcji operacyjnej wymaganej w ORO.MLR. W tej sytuacji operator decyduje o najlepszym możliwym sposobie wprowadzenia elementów, które mogą być w formie suplementu.

398. Kilka elementów wstępnie ujętych w AMC/GM włączono obecnie do przepisu wykonawczego, aby zachować spójność w ramach specjalnych zatwierdzeń dla operacji śmigłowcowych.

SPA.HEMS.150 Zaopatrzenie w paliwo

399. Tekst ten wprowadzono, ponieważ komentator zwrócił uwagę na potrzebę wprowadzenia odpowiednich przepisów dla operacji HEMS, sugerując, że odstępstwo oryginalnie zawarte w dodatku 1 do JAR-OPS 3.005(f) powinno również dotyczyć HEMS.

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

400. Tekst ten ponownie wprowadzono w celu ujęcia konkretnego przypadku operacji HEMS, podczas których pacjent nie będzie w stanie samodzielnie ewakuować się ze śmigłowca, w nagłych przypadkach podczas tankowania.

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

AKRONIMY I SKRÓTY ZASTOSOWANE W CZĘŚCI CAT I CZĘŚCI SPA

- wyłącznie do celów referencyjnych -

AAC	administracyjna komunikacja lotnicza
AAD	odchylenie od wyznaczonej wysokości bezwzględnej
AAL	nad poziomem lotniska
AC	prąd przemienny
ACAS II	pokładowy system zapobiegania kolizjom 2. generacji
ADF	radiokompas
ADG	generator pneumatyczny
ADS	automatyczne zależne dozorowanie
ADS-B	automatyczne zależne dozorowanie- rozgłaszanie
ADS-C	automatyczne zależne dozorowanie - kontrakt
AeMC	centrum lotniczo-medyczne
AEO	ze wszystkimi silnikami pracującymi
AFCS	układ automatycznego sterowania lotem
AFM	instrukcja użytkowania w locie
AFN	zawiadomienie o locie statku powietrznego
AFN	zawiadomienie o obiekcie kontroli ruchu lotniczego
AGL	nad poziomem terenu
AHRS	układ informujący o położeniu i kursie
AIS	służby informacji lotniczej
ALS	system świateł podejścia
ALSF	system świateł podejścia z sekwencyjnymi światłami migającymi
AMC	alternatywne sposoby spełnienia wymagań
AMSL	nad średnim poziomem morza
ANP	rzeczywiste osiągi nawigacji
AOC	certyfikat przewoźnika lotniczego
APCH	podejście
APU	pomocniczy zespół napędowy
APV	procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym
AR	trasa ATS
AR	wymagana autoryzacja
AR	wymogi dotyczące organów
ARA	procedura podejścia według wskazań radaru pokładowego

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

ASC	Komitet Bezpieczeństwa Lotniczego
ASDA	rozporządzalna długość przerwanego startu
ATC	kontrola ruchu lotniczego
ATO	zatwierdzona organizacja szkoleniowa
ATPL	licencja pilota transportu lotniczego
ATQP	alternatywny program szkolenia i kwalifikacji
ATS	służby ruchu lotniczego
AVGAS	benzyna lotnicza
AVTAG	paliwo typu wide-cut
B-RNAV	podstawowa nawigacja obszarowa
BALS	podstawowy system świateł podejścia
CAP	parametry dostępne dla kontrolera
CDFA	podejście końcowe ze stałym zniżaniem
CDL	wykaz odstępstw od konfiguracji
CFIT	zderzenie z ziemią w locie kontrolowanym
CG	środek ciężkości
cm	centymetry
CM	zarządzanie konfiguracją/kontekstem
CMA	stałe monitorowanie bezpieczeństwa lotniczego
CMV	przeliczona widzialność meteorologiczna
CMPA	złożone statki powietrzne z napędem silnikowym
CofA	świadectwo zdatności do lotu
CPA	najbliższy punkt podejścia
CPDLC	łącze komunikacyjne danych kontroler-pilot
CPL	licencja pilota zawodowego
CRM	zarządzanie zasobami załogi
CRT	dokument reakcji na uwagi
CVR	pokładowy rejestrator rozmów w kabinie
DA	wysokość bezwzględna decyzji
D-ATIS	służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej
DC	prąd stały
DCL	pozwolenie na start
DDM	różnica w głębokości modulacji
D-FIS	łącze danych - usługa nadawania informacji o locie
DGOR	raport dot. obecności materiałów niebezpiecznych
DH	wysokość względna decyzji
DME	radioodległościomierz

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

D-OTIS	łącze danych - usługa nadawania informacji z terminala operacyjnego
DR	zasięg decyzji
DSTRK	pożądana ścieżka
EASP	Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego
EC	Komisja Europejska
EFB	elektroniczny analizator lotu
EFIS	elektroniczny system instrumentów lotu
EGT	temperatura gazów spalinowych
ELT(AD)	nadajnik ratunkowy (automatycznie uruchamiany)
ELT(AF)	nadajnik ratunkowy (automatyczny stały)
ELT(AP)	nadajnik ratunkowy (automatyczny przenośny)
ELT(S)	nadajnik ratunkowy
EPE	szacunek błędu położenia
EPR	spręż silnika
EPU	oszacowanie niepewności położenia
ERA	lotnisko zapasowe na trasie
ESSG	Europejska Grupa Sterująca ds. SAFA
ETOPS	operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi
ETSO	Europejska Norma Techniczna
EUROCAE	Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego
EVS	system polepszający widzenie
FAA	Federalna Administracja ds. Lotnictwa
FAF	pozycja rozpoczęcia podejścia końcowego
FAK	apteczka pierwszej pomocy
FALS	pełen system świateł podejścia
FANS	przyszłe lotnicze systemy nawigacyjne
FAP	punkt rozpoczęcia podejścia końcowego
FATO	strefa podejścia końcowego i startu
FDM	monitorowanie danych lotu
FDR	rejestrator danych lotu
FFS	pełen symulator lotu
FI	instruktor latania
FL	poziom lotu
FM	modulator częstotliwości
FMS	system zarządzania lotem
FOR	obszar uwagi

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

FOV	obszar widoku
FSTD	szkoleniowe urządzenie symulacji lotu
ft	stopa
FTD	urządzenie do szkolenia lotniczego
g	gram
g	ciężkość
GBAS	system naziemnej stacji różnicowej
GCAS	naziemny system unikania kolizji
GIDS	naziemny system wykrywania oblodzenia
GLS	system lądowania GBAS
GM	wytyczne
GNSS	globalny system nawigacyjny
GPS	globalny system pozycyjny
GPWS	system ostrzegania o zbliżaniu się samoloty do ziemi
HEMS	operacje śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego
HF	wysoka częstotliwość
HI/MI	wysoka intensywność / średnia intensywność
HIALS	system świateł podejścia o wysokiej intensywności
HLL	wykaz ograniczeń dla heliportu
HoT	czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu
hPa	hektopaskal
HUD	wyświetlacz przezierny
HUDLS	system lądowania z prowadzeniem typu head-up
IAF	pozycja rozpoczęcia podejścia początkowego
IALS	system świateł pośrednich podejścia
ICAO	Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego
IF	pozycja rozpoczęcia podejścia pośredniego
IFR	zasady lotu według przyrządów
IGE	wpływ ziemi
ILS	system lądowania z użyciem przyrządów
IMC	warunki meteorologiczne wymagające lotu według wskazań przyrządów
inHg	cale rtęci
INS	system nawigacji inercyjnej
IORS	wewnętrzny system raportowania zdarzeń
IP	punkt rozpoczęcia podejścia pośredniego
IR	przepis wykonawczy

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

IRNAV/IAN	zintegrowana nawigacja obszarowa
IRS	inercyjny system referencyjny
ISA	atmosfera wzorcowa
IV	Dożylny
JAA	wspólne władze lotnicze
JAR	wspólne wymagania lotnicze
JET 1 / A / A1	nafta
JET B	paliwo typu wide-cut
JIP	wspólne procedury wykonawcze
JP-4	paliwo typu wide-cut
km	kilometry
kN	kiloniuton
KSS	wzór Ktitorova, Simina i Sindalovskiego
kt	węzeł
LAT/LONG	szerokość / długość geograficzna
LED	dioda elektroluminescencyjna
LIFUS	praktyka w lotach liniowych pod nadzorem starszego pilota
LNAV	nawigacja boczna
LoA	dokument porozumienia
LOC	lokalizator
LOE	ocena pod kątem lotów liniowych
LOFT	szkolenie symulatorowe do lotów liniowych
LOS	powierzchnia o ograniczonych przeszkodach
LOUT	najniższa robocza temperatura operacyjna
LP	osiągi lokalizatora
LPV	podejście precyzyjne z naprowadzaniem pionowym
LRNS	system nawigacyjny dalekiego zasięgu
LVO	operacje przy ograniczonej widzialności
LVP	procedury przy ograniczonej widzialności
LVTO	starty przy ograniczonej widzialności
m	metry
MALS	system świateł podejścia o średniej intensywności
MALSF	system świateł podejścia o średniej intensywności z sekwencyjnymi światłami migającymi
MALSR	system świateł podejścia o średniej intensywności ze światłami pasa
MAPt	procedura po nieudanym podejściu
MCTOM	maksymalna poświadczona masa startowa

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

MDA	minimalna wysokość bezwzględna zniżania
MDA/H	minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania
MDH	minimalna wysokość względna zniżania
MEA	minimalna bezpieczna wysokość na trasie
MEL	wykaz wyposażenia minimalnego
METAR	raport meteorologiczny lotniska
MGA	minimalna bezpieczna wysokość siatki
MHz	megaherc
MID	punkt środkowy
ml	mililitry
MLS	system lądowania z użyciem mikrofal
MMEL	główny wykaz wyposażenia minimalnego
MNPS	minimalne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej
MOC	minimalne omijanie przeszkód
MOCA	minimalna wysokość omijania przeszkód
MOPS	minimalne standardowe osiągi operacyjne
MORA	minimalna wysokość poza trasą
MPSC	maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich
mSv	milisiewert
NADP	procedura zmniejszania uciążliwości hałasu przy odlocie
NALS	brak systemu świateł podejścia
NAV	nawigacja
NDB	radiolatarnia bezkierunkowa
N_F	swobodna prędkość turbiny
NM	mile morskie
NOTAM	wiadomość NOTAM
NPA	podejście nieprecyzyjne
NVG	noktowizor
OAT	temperatura powietrza zewnętrznego
OCH	wysokość omijania przeszkód
OCL	zgoda na wejście do strefy oceanicznej
ODALS	wielokierunkowy system świateł podejścia
OEI	jeden silniki niepracujący
OFS	powierzchnia wolna od przeszkód
OGE	bez wpływu ziemi
OIP	punkt rozpoczęcia
OM	instrukcja operacyjna

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

ONC	mapa nawigacyjna
OSD	dane przydatne w użytkowaniu
otCMPA	inne niż złożone statki powietrzne z napędem silnikowym
PAPI	wskaźnik dokładności ścieżki podejścia
PAR	radar podejścia precyzyjnego
PBE	urządzenia do ochrony dróg oddechowych
PBN	nawigacja oparta na osiągach
PCDS	system urządzeń przewozu personelu
PDP	punkt wcześniej określony
PNR	punkt bez odwrotu
POH	podręcznik użytkowania samolotu dla pilota
PRM	osoby o ograniczonej możliwości poruszania się
QFE	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (lub na progu drogi startowej)
QNH	ciśnienie atmosferyczne zredukowane do średniego poziomu morza
R/T	radiotelefony
RA	sygnalizacja RA
RAT	turbina powietrza naporowego
RCC	centrum koordynacji służb ratunkowych
RCF	ograniczone paliwo na nieprzewidziane okoliczności
RCLL	światła linii centralnej drogi startowej
RFC	mapa trasowa
RNAV	nawigacja obszarowa
RNAV 5	B-RNAV, podstawowa nawigacja obszarowa
RNP	wymagane osiągi nawigacyjne
RNPX	wymagane osiągi nawigacyjne: X
ROD	prędkość schodzenia
RTCA	Komisja Radiotechniczna ds. Lotnictwa
RTZL	oświetlenie strefy przyziemienia drogi startowej
RVR	zasięg widzenia drogi startowej
RVSM	zredukowane minima separacji pionowej
SACA	ocena bezpieczeństwa statków powietrznych wspólnotowych
SAFA	ocena bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego
SAE ARP	zalecana praktyka lotnicza Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji
SALS	prosty system świateł
SALSF	system świateł z sekwencyjnymi światłami migającymi
SAp	podejście stabilizowane

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

SAP	parametry dostępu dla systemu
SAR	operacje poszukiwawczo-ratunkowe
SBAS	system GNSS z satelitarnym systemem wspomagającym
SCP	specjalne kategorie pasażerów
SID	standardowy odlot według wskazań przyrządów
SMS	system zarządzania bezpieczeństwem
SPECI	sprawozdanie lotnicze SPECIal
SRA	podejście do lądowania wg radaru dozorowania
SRE	radar dozorowania, który jest elementem systemu radarowego precyzyjnego podejścia
SSALF	uproszczony system świateł z sekwencyjnymi światłami migającymi
SSALR	uproszczony system świateł z dodatkowymi światłami pasa
SSALS	uproszczony system świateł SSALS
SSP	Krajowy Program Bezpieczeństwa
SSR	wtórny radar dozorowania
STC	uzupełniający certyfikat typu
SVS	system sztucznej widzialności
TA	doradca ds. ruchu lotniczego
TAC	mapa podejść
TAFS	prognoza dla lotniska
TAS	prędkość rzeczywista lotu
TAWS	zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu
TCAS	naziemny system antykolizyjny
TCCA	Transportowe Lotnictwo Cywilne Kanady
TDP	punkt podjęcia decyzji o starcie
TDZ	strefa przyziemienia
THR	próg
TODA	rozporządzalna długość startu
TORA	rozporządzalna długość drogi startowej
TRI	instruktor dokonujący oceny typu
TSE	całkowity błąd systemu
TVE	całkowity błąd pionowy
TWIP	informacje pogodowe dla pilotów
UMS	system monitorowania zużycia
UTC	uniwersalny czas koordynowany
UTR	systemem przytrzymujący górną część tułowia
VAT	prędkość progowa

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.

VDF	namiernik VHF
VFR	zasady lotu z widzialnością
VHF	bardzo wysoka częstotliwość
VIS	widoczność
VMC	warunki meteorologiczne pozwalające na wykonywanie lotów VFR
V_{MO}	maksymalna prędkość użytkowania
VNAV	nawigacja pionowa
VOR	radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF
V_{S1G}	prędkość przeciążenia 1g
V_{SO}	prędkość przeciągnięcia
V_Y	prędkość maksymalnej prędkości wznoszenia
WAC	mapa lotnicza świata
WXR	radar meteorologiczny
ZFT	zerowy nalot na samolocie
ZFTT	szkolenie dla osób z zerowym nalotem na samolocie

Kolonia, 1 czerwca 2011 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy

TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet.