



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/394 z dnia 13 marca 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w zakresie usunięcia wymagań dotyczących operacji lotniczych wykonywanych balonami 1
- ★ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 10
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/396 z dnia 13 marca 2018 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej 36

DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2018/397 z dnia 8 marca 2018 r. w sprawie uruchomienia w Portugalii zautomatyzowanej wymiany danych w odniesieniu do danych rejestracyjnych pojazdów 38

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/394

z dnia 13 marca 2018 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w zakresie usunięcia wymagań dotyczących operacji lotniczych wykonywanych balonami

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono warunki dotyczące bezpieczeństwa kilku rodzajów operacji lotniczych wykonywanych statkami powietrznymi różnych kategorii, w tym operacji wykonywanych balonami.
- (2) Rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/395 ⁽³⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów. Od dnia rozpoczęcia stosowania wspomnianego powyżej rozporządzenia takie operacje nie powinny już dłużej podlegać ogólnym zasadom dotyczącym operacji lotniczych, określonym w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012. Przepisy w zakresie nadzoru nad operacjami lotniczymi sprawowanego przez właściwe organy państw członkowskich, określone w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 oraz w załączniku II do tegoż rozporządzenia, powinny jednak nadal mieć zastosowanie do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów, ponieważ wymagania te nie są specyficzne dla jakiegokolwiek operacji lotniczej, lecz mają zastosowanie horyzontalnie w odniesieniu do wszelkich takich operacji.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby uwzględnić nowe przepisy mające zastosowanie do operacji wykonywanych balonami, a także, w stosownych przypadkach, jaśniej sformułować przepisy w tym zakresie zawarte we wspomnianym rozporządzeniu.
- (4) Mając na uwadze bliskie powiązania między tymi dwoma rozporządzeniami, datę rozpoczęcia stosowania zmian do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 określonych w niniejszym rozporządzeniu należy dostosować do daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) 2018/395.
- (5) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽⁴⁾ zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe wymagania dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (zob. s. 10 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽⁴⁾ Opinia nr 01/2016 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 6 stycznia 2016 r., przedłożona Komisji. Rozporządzenie dotyczące zmiany europejskich przepisów dotyczących eksploatacji balonów.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców i szybowców, w tym dotyczące inspekcji na płycie statków powietrznych operatorów objętych nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo, kiedy znajdują się one na lotniskach położonych na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów.

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również szczegółowe przepisy dotyczące warunków wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, z wyjątkiem balonów, wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego, uprawnień i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz warunków, w których – ze względów bezpieczeństwa – przeprowadzanie operacji lotniczych jest zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków.

3. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczegółowe przepisy dotyczące warunków i procedur dokonywania zgłoszeń przez operatorów prowadzących zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu samolotów, śmigłowców i szybowców lub niezarobkowe operacje przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, dotyczących ich zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i dostępności środków na ten cel, a także warunków i procedur sprawowania nadzoru nad takimi operatorami.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu sterowców.”;

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów. W odniesieniu do takich operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów innych niż balony gazowe na uwięzi zastosowanie mają jednak wymagania w zakresie sprawowania nadzoru określone w art. 3.”;

2) w art. 2 dodaje się pkt 1a) i 1b) w brzmieniu:

„1a) »balon« oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny z załogą, który nie posiada napędu silnikowego i utrzymuje się w locie w wyniku wykorzystania gazu lżejszego od powietrza albo zainstalowanego w balonie ogrzewacza powietrza; w tym balony gazowe, balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej, a także sterowce na ogrzane powietrze, mimo iż posiadają one napęd silnikowy;

1b) »balon gazowy na uwięzi« oznacza balon gazowy z systemem przytrzymującym, za którego pomocą jest on na stałe zakotwiczony w ustalonym punkcie podczas operacji.”;

3) w art. 3 ust. 1 dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„Systemy administrowania i zarządzania właściwych organów państw członkowskich i Agencji muszą spełniać wymagania określone w załączniku II.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Operatorzy wykorzystują samolot, śmigłowiec lub szybowiec do celów operacji zarobkowego transportu lotniczego (zwanymi dalej »operacjami CAT«) wyłącznie zgodnie z wymaganiami określonymi w załącznikach III i IV.”;

b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) samolotów, śmigłowców i szybowców wykorzystywanych do transportu materiałów niebezpiecznych (ang. *Dangerous Goods*, DG);”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Operatorzy samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, a także operatorzy szybowców, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym niezarobkowych operacjach specjalistycznych, eksploatują statki powietrzne wyłącznie zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku VII.”;

d) ust. 5 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) inne samoloty i śmigłowce, a także szybowce, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;

e) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Operatorzy eksploatują samolot, śmigłowiec lub szybowiec do celów zarobkowych operacji specjalistycznych wyłącznie zgodnie z wymaganiami określonymi w załącznikach III i VIII.”;

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W drodze odstępstwa od art. 5 niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów art. 5 ust. 4 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów podczęści P załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 (*) dotyczących zezwolenia na lot, następujące loty wykonuje się w dalszym ciągu zgodnie z wymaganiami określonymi w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę:

a) loty związane z wprowadzaniem nowych lub modyfikacją istniejących typów samolotów, śmigłowców lub szybowców wykonywane przez organizacje zajmujące się projektowaniem lub produkcją w ramach przysługujących im przywilejów;

b) loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania samolotu, śmigłowca lub szybowca na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy, eksportu lub inne podobne potrzeby.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;

b) w ust. 4a zdanie wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 i art. 6 następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym oraz przy użyciu szybowców mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII.”;

6) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Ograniczenia czasu lotu

1. Operacje CAT podlegają wymaganiom określonym w podczęści FTL załącznika III.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 działalność taksówki powietrznej, operacje służb ratownictwa medycznego oraz operacje CAT wykonywane przez jednego pilota, prowadzone przy użyciu samolotów, podlegają wymaganiom określonym w prawie krajowym, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i w części Q załącznika III do tegoż rozporządzenia.

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 operacje CAT wykonywane przy użyciu śmigłowców oraz operacje CAT wykonywane przy użyciu szybowców muszą spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.

4. Operacje niezarobkowe, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne, prowadzone przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym, a także zarobkowe operacje specjalistyczne prowadzone przy użyciu samolotów, śmigłowców i szybowców, muszą w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.”;

7) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Wymagania określone w załącznikach II i VII stosuje się od dnia 25 sierpnia 2013 r. do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców. Państwa członkowskie, które przed dniem 8 kwietnia 2019 r. podjęły zgodnie z prawem Unii decyzję o niestosowaniu niektórych lub wszystkich tych wymagań do takich operacji na ich terytorium, podają przedmiotowe decyzje do wiadomości publicznej. Jeżeli jakkolwiek taka decyzja obowiązuje nadal do dnia 8 kwietnia 2020 r., przestaje ona mieć zastosowanie od tej daty.

3. Wymagania określone w załącznikach II, III, VII i VIII stosuje się od dnia 1 lipca 2014 r. do operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu szybowców. Państwa członkowskie, które przed dniem 8 kwietnia 2019 r. podjęły zgodnie z prawem Unii decyzję o niestosowaniu niektórych lub wszystkich tych wymagań do takich operacji na ich terytorium, podają przedmiotowe decyzje do wiadomości publicznej. Jeżeli jakkolwiek taka decyzja obowiązuje nadal do dnia 8 kwietnia 2020 r., przestaje ona mieć zastosowanie od tej daty.”;

b) ust. 5 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) operacji CAT wykonywanych przy użyciu szybowców – od dnia 1 lipca 2014 r. Państwa członkowskie, które przed dniem 8 kwietnia 2019 r. podjęły zgodnie z prawem Unii decyzję o niestosowaniu niektórych lub wszystkich tych wymagań do takich operacji na ich terytorium, podają przedmiotowe decyzje do wiadomości publicznej. Jeżeli jakkolwiek taka decyzja obowiązuje nadal do dnia 8 kwietnia 2020 r., przestaje ona mieć zastosowanie od tej daty.”;

8) w załącznikach I, II, III, IV, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II, III, IV, VII i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I pkt 120 otrzymuje brzmienie:

„120) »Ładunek handlowy« oznacza całkowitą masę pasażerów, bagażu, ładunku i przenośnego sprzętu specjalistycznego oraz ewentualnego balastu.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ARO.GEN.345 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Otrzymałszy zgłoszenie od organizacji prowadzącej lub zamierzającej prowadzić działalność, w przypadku której takie zgłoszenie jest wymagane, właściwy organ sprawdza, czy zgłoszenie to zawiera wszystkie informacje wymagane zgodnie z pkt ORO.DEC.100 załącznika III (część ORO) do niniejszego rozporządzenia lub – w przypadku operatorów balonów – wszystkie informacje wymagane zgodnie z pkt BOP.ADD.100 załącznika II (część BOP) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 (*), oraz przekazuje danej organizacji potwierdzenie odbioru zgłoszenia.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).”;;

b) pkt ARO.GEN.350 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nieudzielenie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji zgodnie z pkt ORO.GEN.140 załącznika III (część ORO) do niniejszego rozporządzenia lub – w przypadku operatorów balonów – zgodnie z pkt BOP.ADD.015 oraz BOP.ADD.035 załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, podczas zwykłych godzin pracy i po dwóch pisemnych żądaniach.”;

c) tytuł pkt ARO.OPS.110 otrzymuje brzmienie:

„ARO.OPS.110 Umowy leasingu samolotów i śmigłowców”;

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ORO.GEN.110 lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) Niezależnie od przepisów lit. j) operatorzy prowadzący operacje zarobkowe przy użyciu któregośkolwiek z wymienionych poniżej statków powietrznych zapewniają odbycie przez załogę lotniczą odpowiedniego szkolenia lub odprawy w zakresie materiałów niebezpiecznych, aby załoga ta nabyła umiejętność rozpoznawania niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych wnoszonych na pokład przez pasażerów lub jako ładunek:

1) szybowiec;

2) samolot jednosilnikowy z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg oraz MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień;

3) śmigłowiec jednosilnikowy inny niż skomplikowany technicznie śmigłowiec z napędem silnikowym, o MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień.”;

b) w pkt ORO.MLR.101 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem operacji przy użyciu jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MOPSC nie większej niż 5 lub jednosilnikowych nieskomplikowanych technicznie śmigłowców o MOPSC nie większej niż 5, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych zgodnie z VFR w dzień, a także operacji przy użyciu szybowców, podstawowa struktura instrukcji operacyjnej jest następująca.”;

c) pkt ORO.FC.005 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu szybowców; lub”;

d) pkt ORO.CC.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:

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

4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt CAT.GEN.105 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł punktu otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.105 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce”;

(ii) skreśla się lit. d);

b) w pkt CAT.GEN.NMPA.100 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo szybowca od momentu rozpoczęcia procedury startu do czasu ostatecznego zatrzymania się szybowca po zakończeniu lotu.”;

(ii) skreśla się lit. d);

c) skreśla się pkt CAT.GEN.NMPA.105;

d) pkt CAT.GEN.NMPA.140 lit. a) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia.”;

e) pkt CAT.OP.NMPA.105 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.NMPA.105 Procedury przeciwhałasowe – motoszybowce

Dowódca uwzględnia wpływ hałasu emitowanego przez statek powietrzny, zapewniając jednak jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.”;

f) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.110;

g) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.135;

h) pkt CAT.OP.NMPA.140 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.NMPA.140 Palenie tytoniu na pokładzie

Palenie tytoniu na pokładzie szybowca jest zabronione.”;

i) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.165;

j) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.180;

k) w podczęści C skreśla się sekcję 5;

l) w podczęści D skreśla się sekcję 4;

5) w załączniku VII (część NCO) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt NCO.GEN.102 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł punktu otrzymuje brzmienie:

„NCO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce”;

(ii) skreśla się lit. d);

- b) pkt NCO.GEN.103 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) rozpocząć się i zakończyć na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, z wyjątkiem szybowców;”;
- c) w pkt NCO.GEN.105 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) pkt 4 ppkt (iii) oraz (iv) otrzymują brzmienie:
- „(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że – w stosownych przypadkach – lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z pkt NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 lub NCO.IDE.S.105;
- (iv) masa statku powietrznego oraz położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatności do lotu;”;
- (ii) lit. f) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa, kiedy przebywa na swoim stanowisku; oraz”;
- d) skreśla się pkt NCO.GEN.106;
- e) pkt NCO.GEN.135 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Niezależnie od przepisów lit. a), podczas lotów szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–8 oraz lit. a) pkt 11, 12 i 13, można przewozić w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.”;
- f) skreśla się pkt NCO.OP.121;
- g) skreśla się pkt NCO.OP.127;
- h) pkt NCO.OP.150 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.150 Przewóz pasażerów

Pilot dowódca zapewnia, by przed rozpoczęciem i po rozpoczęciu kołowania, startu i lądowania, a także zawsze, kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub koję i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system przytrzymujący.”;

- i) pkt NCO.OP.156 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.156 Palenie tytoniu na pokładzie – szybowce

Palenie tytoniu na pokładzie szybowca jest zabronione.”;

- j) skreśla się pkt NCO.OP.176;
- k) pkt NCO.OP.185 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.185 Gospodarka paliwem w locie

Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego nie jest mniejsza od sumy ilości paliwa potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych i planowanej rezerwy paliwa wymaganej zgodnie z pkt NCO.OP.125 i NCO.OP.126.”;

- l) skreśla się pkt NCO.OP.215;
- m) pkt NCO.POL.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) W każdej fazie operacji załadunek, masa oraz położenie środka ciężkości (ang. *centre of gravity*, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w równoważnym dokumencie.”;

- n) pkt NCO.POL.105 otrzymuje brzmienie:

„NCO.POL.105 Ważenie

a) Operator zapewnia, by masę oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania danego statku powietrznego. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.

b) Ważenie przeprowadzane jest:

- 1) w przypadku samolotów i śmigłowców – przez producenta statku powietrznego lub przez zatwierdzoną organizację obsługową; oraz
- 2) w przypadku szybowców – przez producenta statku powietrznego lub zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.”;

o) w podczęści D skreśla się sekcję 4;

p) pkt NCO.SPEC.115 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w liście kontrolnej określono inaczej.”;

q) pkt NCO.SPEC.120 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, specjalista zadaniowy pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w liście kontrolnej określono inaczej.”;

6) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt SPO.GEN.102 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł punktu otrzymuje brzmienie:

„SPO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce”;

(ii) skreśla się lit. d);

b) pkt SPO.GEN.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w SOP określono inaczej.”;

c) pkt SPO.GEN.106 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, specjalista zadaniowy pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w SOP określono inaczej.”;

d) pkt SPO.GEN.107 lit. a) pkt 4 ppkt (iii) oraz (iv) otrzymują brzmienie:

„(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) lub – w stosownych przypadkach – równoważnego dokumentu, zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105 lub SPO.IDE.S.105;

(iv) masa statku powietrznego oraz położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatości do lotu.”;

- e) skreśla się pkt SPO.GEN.108;
- f) pkt SPO.GEN.140 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Niezależnie od przepisów lit. a), podczas lotów szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 1–10 oraz lit. a) pkt 13–19, można przewozić w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.”;
- g) skreśla się pkt SPO.OP.121;
- h) skreśla się pkt SPO.OP.132;
- i) pkt SPO.OP.160 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.160 Użycie słuchawek nagłownych

Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, musi mieć na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie i używać ich jako podstawowego urządzenia do komunikacji ze służbami ATS, innymi członkami załogi oraz specjalistami zadaniowymi.”;

- j) skreśla się pkt SPO.OP.181;
- k) skreśla się pkt SPO.OP.225;
- l) pkt SPO.POL.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego muszą być zgodne z ograniczeniami określonymi w odpowiedniej instrukcji.”;
- m) pkt SPO.POL.105 otrzymuje brzmienie:

„SPO.POL.105 Masa i wyważenie

- a) Operator zapewnia, by masę oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania danego statku powietrznego. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.
- b) Ważenie przeprowadzane jest:
 - 1) w przypadku samolotów i śmigłowców – przez producenta statku powietrznego lub przez zatwierdzoną organizację obsługową; oraz
 - 2) w przypadku szybowców – przez producenta statku powietrznego lub zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.”;
- n) w podczęści D skreśla się sekcję 4;
- o) skreśla się pkt SPO.SPEC.PAR.120.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/395**z dnia 13 marca 2018 r.****ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja przyjmuje niezbędne przepisy wykonawcze w celu ustanowienia warunków dotyczących bezpiecznej eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008, w przypadku gdy takie statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) tegoż rozporządzenia.
- (2) W świetle szczególnego charakteru operacji wykonywanych przy użyciu balonów istnieje potrzeba ustanowienia przepisów dotyczących takich operacji i ujęcia ich w odrębnym rozporządzeniu. Przepisy te powinny opierać się na ogólnych przepisach dotyczących operacji lotniczych, ustanowionych rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾, ale należy je zrestrukturyzować i uprościć, tak aby zapewnić, by były one proporcjonalne, a ich podstawę stanowiło podejście oparte na ocenie ryzyka, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego wykonywania operacji przy użyciu balonów.
- (3) Osobne przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów nie powinny jednak zawierać wymagań w zakresie nadzoru nad operacjami lotniczymi sprawowanego przez właściwe organy państw członkowskich, ponieważ wymagania te nie są specyficzne dla konkretnej operacji lotniczej, lecz mają zastosowanie horyzontalnie w odniesieniu do wszystkich takich operacji. W odniesieniu do nadzoru wymagania ustanowione w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i w załączniku II do tegoż rozporządzenia powinny więc nadal mieć zastosowanie również do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów.
- (4) Ze względów bezpieczeństwa oraz w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 wszyscy operatorzy balonów objęci niniejszym rozporządzeniem – z wyjątkiem organizacji projektujących lub produkujących, wykonujących określone operacje – podlegają zestawowi wymagań podstawowych.
- (5) W celu zapewnienia dodatkowej ochrony pasażerom balonów należy przewidzieć pewne dodatkowe wymagania dotyczące operatorów zaangażowanych w operacje zarobkowe wykonywane przy użyciu balonów i mające zastosowanie obok wymagań podstawowych.
- (6) W takich dodatkowych wymaganiach należy uwzględnić mniej złożony charakter operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu balonów w porównaniu z innymi formami lotnictwa zarobkowego, należy także zapewnić, by wymagania te były proporcjonalne, a ich podstawę stanowiło podejście oparte na ocenie ryzyka. Należy zatem zastąpić wymaganie posiadania certyfikatu w odniesieniu do operacji zarobkowych, określone w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wymaganiem uprzedniego złożenia właściwemu organowi oświadczenia oraz ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące składania takich oświadczeń, jak również inne dodatkowe wymagania.
- (7) Biorąc jednak pod uwagę stosunkowo niski poziom złożoności oraz w świetle podejścia opartego na ocenie ryzyka, operatorzy zaangażowani w określone operacje zarobkowe wykonywane przy użyciu balonów powinni zostać zwolnieni z obowiązku spełnienia wymagania dotyczącego certyfikacji oraz wspomnianych dodatkowych wymagań, w tym wymagań uprzedniego złożenia oświadczenia. Zamiast tego powinni oni podlegać jedynie podstawowym wymaganiom określonym w niniejszym rozporządzeniu, które mają zastosowanie do wszystkich operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów, objętych niniejszym rozporządzeniem.
- (8) W celu zapewnienia płynnego przejścia do nowego, osobnego systemu przepisów dotyczących operacji przy użyciu balonu, ustanowionego niniejszym rozporządzeniem, oraz w celu uniknięcia jak największym stopniu jakichkolwiek zakłóceń przy jego wprowadzaniu wszelkie certyfikaty, zezwolenia i zatwierdzenia wydane operatorom balonów zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia powinny zachować ważność i być uznawane przez pewien okres za stanowiące

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

oświadczenie złożone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Po upływie tego okresu wszyscy operatorzy zaangażowani w operacje zarobkowe wykonywane przy użyciu balonów powinni złożyć oświadczenia zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

- (9) Aby zapewnić płynne przejście do nowego systemu przepisów oraz aby wszystkie zainteresowane strony miały wystarczająco dużo czasu na przygotowanie się do stosowania tych nowych przepisów, niniejsze rozporządzenie powinno obowiązywać dopiero od stosownego późniejszego terminu.
- (10) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽¹⁾ zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów, w przypadku gdy takie statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów gazowych na uwięzi.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „balon” oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny z załogą, który nie posiada napędu silnikowego i utrzymuje się w locie w wyniku wykorzystania gazu lżejszego od powietrza albo zainstalowanego w balonie ogrzewacza powietrza, w tym balony gazowe, balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej, a także sterowce na ogrzane powietrze, mimo iż posiadają one napęd silnikowy;
- 2) „balon gazowy” oznacza balon wolny, który siłę nośną uzyskuje dzięki wykorzystaniu gazu lżejszego od powietrza;
- 3) „balon gazowy na uwięzi” oznacza balon gazowy z systemem przytrzymującym, przy pomocy którego jest on na stałe zakotwiczony w ustalonym punkcie podczas operacji;
- 4) „balon wolny” oznacza balon, który nie jest na stałe zakotwiczony w ustalonym punkcie podczas operacji;
- 5) „balon na ogrzane powietrze” oznacza balon wolny, który siłę nośną uzyskuje dzięki ogrzanemu powietrzu;
- 6) „balon o konstrukcji mieszanej” oznacza balon wolny, który siłę nośną uzyskuje dzięki połączeniu wykorzystania ogrzanego powietrza oraz lżejszego od powietrza, niepalnego gazu;
- 7) „sterowiec na ogrzane powietrze” oznacza balon na ogrzane powietrze posiadający napęd silnikowy, przy czym silnik nie ma żadnego udziału w uzyskiwaniu siły nośnej;
- 8) „lot zawodniczy” oznacza każdą operację lotniczą przy użyciu balonu wykonywaną do celów uczestnictwa w wyścigach lub zawodach lotniczych, w tym loty w ramach przygotowywania się do takiej operacji oraz loty w celu dotarcia na miejsce wyścigów lub zawodów lotniczych i powrotu z nich;
- 9) „lot pokazowy” oznacza jakąkolwiek operację lotniczą przy użyciu balonu wykonywaną w celach pokazowych lub w celu dostarczenia rozrywki na zapowiedzianej otwartej imprezie publicznej, w tym loty w ramach przygotowywania się do takiej operacji oraz loty w celu dotarcia na miejsce zapowiedzianej imprezy i powrotu z niej;
- 10) „lot zapoznawczy” oznacza każdą operację lotniczą za wynagrodzeniem lub w oparciu o inne stosowne świadczenie wzajemne polegającą na wykonaniu krótkiego lotu okrężnego w celu pozyskania nowych adeptów lub nowych członków, przeprowadzaną przez organizację szkoleniową zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾ lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego;

⁽¹⁾ Opinia nr 01/2016 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 6 stycznia 2016 r., przedłożona Komisji: rozporządzenie dotyczące zmiany europejskich przepisów dotyczących eksploatacji balonów.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

- 11) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową operatora balonu, w której sprawowane są główne funkcje finansowe i prowadzona jest operacyjna kontrola działalności, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu;
- 12) „umowa leasingu bez załogi” oznacza umowę między przedsiębiorstwami, zgodnie z którą balon jest eksploatowany na odpowiedzialność leasingobiorcy.

Artykuł 3

Operacje lotnicze

1. Operatorzy balonów eksploatują balon zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku II podczęść BAS.

Akapit pierwszy nie ma jednak zastosowania do organizacji projektujących lub produkujących, które są zgodne z, odpowiednio, art. 8 i art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽¹⁾ i które eksploatują balon – w granicach przysługujących im przywilejów – do celów wprowadzania lub modyfikacji typów balonu.

2. W drodze odstępstwa od art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 wymagania dotyczącego certyfikacji, określonego we wspomnianym artykule, nie stosuje się do operatorów zaangażowanych w operacje zarobkowe wykonywane przy użyciu balonów.

Operatorzy ci uprawnieni są do angażowania się w takie operacje zarobkowe wyłącznie po złożeniu właściwemu organowi oświadczenia o dysponowaniu przez nich zdolnością i środkami umożliwiającymi im wywiązywanie się z obowiązków związanych z eksploatacją balonu. Składają oni takie oświadczenie i eksploatują balon zgodnie z – obok wymagań określonych w podczęści BAS – wymaganiami określonymi w załączniku II podczęść ADD.

Akapit drugi nie ma jednak zastosowania do operatorów zaangażowanych w następujące operacje wykonywane przy użyciu balonów:

- a) operacje na zasadzie podziału kosztów wykonywane przez nie więcej niż cztery osoby, w tym pilota, pod warunkiem że wszystkie te osoby partycypują w bezpośrednich kosztach lotu balonem i ponoszą proporcjonalną część rocznych kosztów przechowywania, ubezpieczenia i obsługi technicznej balonu;
- b) loty zawodnicze lub loty pokazowe, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub innego stosownego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów jest ograniczona do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów lotu balonem i proporcjonalnej części rocznych kosztów ponoszonych na przechowywanie, ubezpieczenie i obsługę techniczną balonu, oraz że wartość zdobytych nagród nie przekracza wartości określonej przez właściwy organ;
- c) loty zapoznawcze z udziałem nie więcej niż czterech osób, w tym pilota, oraz loty do celów zrztu skoczków spadochronowych, wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i która została zatwierdzona zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że organizacja ta eksploatuje balon jako jego właściciel lub leasingobiorca na podstawie umowy leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty takie stanowią jedynie marginalną część działalności tej organizacji;
- d) loty szkoleniowe wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i która została zatwierdzona zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011.

Artykuł 4

Przepisy przejściowe

Certyfikaty, zezwolenia i zatwierdzenia wydane operatorom balonów przez państwa członkowskie przed dniem 8 kwietnia 2019 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 lub zgodnie z przepisami prawa krajowego zgodnymi z art. 10 ust. 2, 3 i ust. 5 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zachowują ważność do dnia 8 października 2019 r.

Do dnia 8 października 2019 r. wszelkie zawarte w niniejszym rozporządzeniu odniesienia do oświadczenia należy również rozumieć jako odniesienia do certyfikatów, zezwoleń lub zatwierdzeń wydanych przez państwa członkowskie przed dniem 8 kwietnia 2019 r.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatowności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

*Artykuł 5***Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

DEFINICJE

[CZĘŚĆ DEF]

Do celów załącznika II stosuje się następujące definicje:

- 1) „akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (ang. *acceptable means of compliance*, AMC)” oznaczają niewiążące normy przyjęte przez Agencję w celu przedstawienia sposobów spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i przepisach wykonawczych do niego;
- 2) „alternatywne sposoby spełnienia wymagań (ang. *alternative means of compliance*, AltMoC)” oznaczają sposoby alternatywne do istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań lub sposoby polegające na zastosowaniu nowych środków służących zapewnieniu zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego, w odniesieniu do których Agencja nie przyjęła żadnych powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań;
- 3) „pilot dowódca” oznacza pilota wyznaczonego na dowodzącego i odpowiedzialnego za bezpieczne wykonanie lotu;
- 4) „członek załogi” oznacza osobę, którą operator wyznaczył do pełnienia obowiązków na pokładzie balonu lub – w przypadku obowiązków bezpośrednio związanych z eksploatacją balonu – na ziemi;
- 5) „członek załogi lotniczej” oznacza członka załogi posiadającego licencję, któremu powierzono pełnienie obowiązków niezbędnych do eksploatacji statku powietrznego w okresie pełnienia czynności lotniczych;
- 6) „substancja psychoaktywna” oznacza alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę, inne stymulatory psychiczne, substancje halucynogenne i lotne rozpuszczalniki, z wyłączeniem kawy i tytoniu;
- 7) „wypadek” oznacza zdarzenie związane z eksploatacją balonu, które zachodzi między momentem rozpoczęcia napełniania powłoki balonu a momentem całkowitego jej opróżnienia i w którym:
 - a) osoba doznaje śmiertelnych lub poważnych urazów ciała w następstwie przebywania w balonie lub w wyniku bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią balonu, w tym z częściami, które oddzieliły się od balonu, ale z wyłączeniem wszelkich urazów, które wynikają z przyczyn naturalnych, są skutkiem samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby;
 - b) balon doznaje uszkodzenia lub awarii konstrukcyjnej, mających negatywny wpływ na wytrzymałość konstrukcyjną, osiągi lub właściwości lotne i wymagających poważnej naprawy lub wymiany uszkodzonej części; lub
 - c) balon zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony;
- 8) „incydent” oznacza zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją balonu, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo jego eksploatacji;
- 9) „poważny incydent” oznacza zdarzenie związane z eksploatacją balonu, które zachodzi między momentem rozpoczęcia napełniania powłoki balonu a momentem całkowitego jej opróżnienia i w którym wystąpiło duże prawdopodobieństwo zdarzenia się wypadku;
- 10) „krytyczne fazy lotu” oznaczają start, podejście końcowe, nieudane podejście, lądowanie oraz wszelkie inne fazy lotu, które pilot dowódca uznaje za krytyczne dla bezpiecznej eksploatacji balonu;
- 11) „instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (ang. *aircraft flight manual*, AFM)” oznacza dokument zawierający obowiązujące i zatwierdzone ograniczenia eksploatacyjne i informacje dotyczące balonu;
- 12) „materiały niebezpieczne” oznaczają wyroby lub substancje, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, figurujące na liście materiałów niebezpiecznych w instrukcjach technicznych lub które należy klasyfikować jako takie zgodnie z tymi instrukcjami;
- 13) „instrukcje techniczne” oznaczają najnowsze obowiązujące wydanie „Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”, łącznie z suplementem oraz wszelkimi dodatkami, opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w dokumencie 9284-AN/905;
- 14) „miejsce operacji lotniczej” oznacza miejsce wybrane przez pilota dowódcę lub operatora do wykonania lądowania, startu lub operacji z ładunkiem zewnętrznym;
- 15) „uzupełnianie paliwa” oznacza napełnianie butli lub zbiorników paliwa ze źródła zewnętrznego, z wyjątkiem wymiany butli paliwowych;

- 16) „noc” oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego. Zmierzch cywilny kończy się wieczorem, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu, natomiast świt cywilny zaczyna się rano, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu;
 - 17) „operacja specjalistyczna wykonywana balonem” oznacza każdą operację, zarobkową lub niezarobkową, wykonywaną przy użyciu balonu, której głównym celem nie jest przewóz pasażerów w ramach lotów widokowych ani umożliwienie im doświadczenia lotu balonem, lecz operacje spadochronowe, zrzuty paralotniowe, loty pokazowe, loty zawodnicze lub podobne działania specjalistyczne;
 - 18) „ładunek handlowy” oznacza całkowitą masę pasażerów, bagażu i przenośnego sprzętu specjalistycznego;
 - 19) „masa własna balonu” oznacza masę ustalaną poprzez zważenie balonu wraz z całym zainstalowanym w nim wyposażeniem określonym w AFM;
 - 20) „umowa leasingu z załogą” oznacza umowę między operatorami, zgodnie z którą balon jest eksploatowany na odpowiedzialność leasingodawcy;
 - 21) „zarobkowe operacje pasażerskie wykonywane balonem” (ang. *commercial passenger ballooning*, CPB) oznaczają rodzaj operacji zarobkowego transportu lotniczego, które wykonywane są przy użyciu balonu i polegają na przewozie pasażerów w ramach lotów widokowych lub aby umożliwić im doświadczenie lotu balonem, za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego;
 - 22) „operacja zarobkowego transportu lotniczego (CAT)” oznacza operację lotniczą, której celem jest przewóz pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego.
-

ZAŁĄCZNIK II

OPERACJE LOTNICZE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU BALONU

[CZĘŚĆ BOP]

PODCZĘŚĆ BAS

PODSTAWOWE WYMAGANIA OPERACYJNE

Sekcja 1

Wymagania ogólne

BOP.BAS.001 Zakres

Zgodnie z art. 3 w niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które musi spełniać każdy operator balonów niebędący organizacją projektującą ani produkującą, o której mowa w art. 3 ust. 1 akapit drugi.

BOP.BAS.005 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub – w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności – miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę. Organ ten podlega wymaganiom określonym w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zgodnie z art. 1 ust. 7 tegoż rozporządzenia.

BOP.BAS.010 Wykazywanie spełniania wymagań

- a) Jeżeli zażąda tego właściwy organ, który zgodnie z pkt ARO.GEN.300 lit. a) pkt 2 w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 sprawdza ciągłe spełnianie wymagań przez operatora, operator wykazuje spełnianie zasadniczych wymagań określonych w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, a także wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- b) W celu wykazania spełniania wymagań operator korzysta z jednego z rodzajów sposobów wymienionych poniżej:
 - 1) akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC);
 - 2) alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC).

BOP.BAS.015 Loty zapoznawcze

Loty zapoznawcze muszą być:

- a) wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR) w dzień; oraz
- b) nadzorowane pod względem ich bezpieczeństwa przez osobę, która została wyznaczona przez organizację przeprowadzającą loty zapoznawcze.

BOP.BAS.020 Niezwłoczne reagowanie na problem w zakresie bezpieczeństwa

Operator wdraża:

- a) środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z pkt ARO.GEN.135 lit. c) załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
- b) dyrektywy zdatności do lotu i inne obowiązkowe informacje wydane przez Agencję zgodnie z art. 20 ust. 1 lit. j) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

BOP.BAS.025 Wyznaczenie pilota dowódcy

Operator wyznacza pilota dowódcę, który posiada kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

BOP.BAS.030 Obowiązki pilota dowódcy

a) Pilot dowódca:

- 1) odpowiada za bezpieczeństwo balonu i wszelkich osób lub mienia przewożonych na pokładzie podczas operacji wykonywanych balonem;
- 2) odpowiada za rozpoczęcie, kontynuację lub zakończenie lotu w interesie bezpieczeństwa;
- 3) zapewnia wykonywanie wszystkich stosownych procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych;
- 4) rozpoczyna lot wyłącznie po upewnieniu się, że uwzględnione zostały wszystkie ograniczenia eksploatacyjne, mianowicie:
 - (i) balon jest zdatny do lotu;
 - (ii) balon został należycie zarejestrowany;
 - (iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu są przewożone na pokładzie balonu i funkcjonują;
 - (iv) masa balonu pozwala na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń określonych w AFM;
 - (v) całe wyposażenie i cały bagaż odpowiednio załadowano i zabezpieczono; oraz
 - (vi) ograniczenia eksploatacyjne dotyczące balonu, określone w AFM, nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;
- 5) zapewnia wykonanie przeglądu przed lotem zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽¹⁾;
- 6) odpowiada za przeprowadzenie odprawy przed startem dla osób pomagających w napełnianiu i opróżnianiu powłoki balonu;
- 7) zapewnia, by osoby pomagające w napełnianiu i opróżnianiu powłoki balonu nosiły odpowiednią odzież ochronną;
- 8) upewnia się, czy odpowiednie wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania;
- 9) zapewnia, by nikt nie palił tytoniu na pokładzie lub w bezpośrednim sąsiedztwie balonu;
- 10) nie zezwala na przewóz balonem osoby, która wydaje się być pod wpływem substancji psychoaktywnych w takim stopniu, że istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo balonu lub przewożonych nim osób bądź mienia;
- 11) zachowuje w każdym momencie podczas lotu kontrolę nad balonem, z wyjątkiem okresów, gdy kontrolę przejmuje inny pilot;
- 12) podejmuje wszelkie działania w sytuacji awaryjnej wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może w interesie bezpieczeństwa odstąpić w koniecznym zakresie od przestrzegania przepisów, procedur operacyjnych i metod działania;
- 13) nie kontynuuje lotu dalej niż do najbliższego miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy jego zdolność do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodu choroby, zmęczenia, braku tlenu lub z jakiegokolwiek innej przyczyny;
- 14) odnotowuje w dzienniku technicznym balonu dane związane z użytkowaniem oraz wszelkie znane lub podejrzewane usterki balonu po zakończeniu lotu bądź serii lotów;
- 15) niezwłocznie i przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność powiadamia organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa, na którego terytorium miało miejsce zdarzenie, oraz służby ratunkowe tego państwa o każdym poważnym incydencie lub wypadku z udziałem balonu;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

- 16) w przypadku aktu bezprawnej ingerencji niezwłocznie składa o nim raport właściwemu organowi i informuje miejscowy organ wyznaczony przez państwo, na którego terytorium nastąpiła bezprawna ingerencja; oraz
 - 17) niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.
- b) Pilot dowódca nie wykonuje obowiązków na pokładzie balonu w jednej z następujących sytuacji:
- 1) jeżeli jest on niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z jakiegokolwiek powodu, w tym z powodu urazu, choroby, przyjmowania leków, zmęczenia bądź działania substancji psychoaktywnej, lub czuje się niedysponowany z innych przyczyn;
 - 2) jeżeli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne.
- c) W przypadku gdy w eksploatację balonu zaangażowani są członkowie załogi, pilot dowódca:
- 1) zapewnia, by podczas krytycznych faz lotu lub zawsze, kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, wszyscy członkowie załogi znajdowali się na wyznaczonych im stanowiskach i nie wykonywali żadnych czynności poza czynnościami wymaganymi do bezpiecznej eksploatacji balonu;
 - 2) nie rozpoczyna lotu, jeżeli którykolwiek członek załogi jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z jakiegokolwiek powodu, w tym z powodu urazu, choroby, przyjmowania leków, zmęczenia bądź działania substancji psychoaktywnej, lub czuje się niedysponowany z innych przyczyn;
 - 3) nie kontynuuje lotu dalej niż do najbliższego miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy zdolność któregoś z członków załogi do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodu choroby, zmęczenia, braku tlenu lub z jakiegokolwiek innej przyczyny; oraz
 - 4) zapewnia, by wszyscy członkowie załogi byli w stanie porozumiewać się we wspólnym języku.

BOP.BAS.035 Zakres upoważnienia pilota dowódcy

Pilot dowódca jest upoważniony do:

- a) wydawania wszelkich rozkazów i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa balonu i wszelkich przewożonych nim osób lub mienia; oraz
- b) odmowy przyjęcia na pokład lub przewozu osoby lub bagażu mogących stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa balonu lub innych przewożonych nim osób bądź mienia.

BOP.BAS.040 Obowiązki członków załogi

- a) Każdy członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków w odniesieniu do eksploatacji balonu.
- b) Członek załogi nie wykonuje obowiązków na pokładzie balonu, jeżeli jest niezdolny do ich wykonywania z jakiegokolwiek powodu, w tym z powodu urazu, choroby, przyjmowania leków, zmęczenia bądź działania substancji psychoaktywnej, lub czuje się niedysponowany z innych przyczyn.
- c) Członkowie załogi zgłaszają pilotowi dowódcy zarówno:
 - 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w ocenie członka załogi mogą mieć wpływ na zdolność balonu do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym na systemy awaryjne; jak i
 - 2) każdy incydent.
- d) Każdy członek załogi lotniczej, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:
 - 1) prowadzi swój indywidualny rejestr czasów lotu i okresów odpoczynku, w stosownych przypadkach; oraz
 - 2) dostarcza każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie z obowiązującymi ograniczeniami dotyczącymi czasu lotu i okresu służby oraz wymaganiami dotyczącymi odpoczynku.

BOP.BAS.045 Przestrzeganie przepisów, uregulowań i procedur

- a) Pilot dowódca i wszyscy inni członkowie załogi muszą przestrzegać przepisów, uregulowań i procedur państw, w których prowadzone są operacje.
- b) Pilot dowódca musi być zaznajomiony z przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz procedurami dotyczącymi wykonywania przez niego obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, dla miejsc operacji lotniczych, z których planuje się skorzystać, oraz powiązanych pomocy nawigacyjnych.

BOP.BAS.050 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone obowiązkowo

- a) Podczas każdego lotu na pokładzie przewozi się oryginały lub kopie wszystkich następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
 - 1) ograniczenia eksploatacyjne, procedury stosowane w sytuacjach normalnych, anormalnych i awaryjnych oraz inne istotne informacje dotyczące charakterystyk eksploatacyjnych danego balonu;
 - 2) szczegóły złożonego planu lotu ATS, jeżeli jest to wymagane zgodnie z sekcją 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽¹⁾;
 - 3) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące obszar zamierzonego lotu.
- b) Podczas każdego lotu na pokładzie lub w towarzyszącym pojeździe pomocniczym przewozi się oryginały lub kopie wszystkich następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
 - 1) świadectwo rejestracji;
 - 2) świadectwo zdatności do lotu, wraz z załącznikami;
 - 3) AFM lub dokument(-y) równoważny(-e);
 - 4) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej, w przypadku gdy balon jest wyposażony w urządzenia łączności radiowej zgodnie z pkt BOP.BAS.355 lit. a);
 - 5) polisa(-y) ubezpieczenia OC;
 - 6) dziennik techniczny balonu lub dokument(-y) równoważny(-e);
 - 7) wszelkie inne dokumenty, które mogą być istotne dla danego lotu lub są wymagane przez państwo lub państwa, nad których terytorium lot ma być wykonywany.
- c) Na żądanie właściwego organu pilot dowódca lub operator udostępnia temu organowi oryginał dokumentacji w określonym przez ten organ terminie, który nie może być krótszy niż 24 godziny.

BOP.BAS.055 Materiały niebezpieczne

- a) Materiały niebezpieczne transportuje się na pokładzie balonu zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku 18 do konwencji chicagowskiej, w najnowszej wersji zmienionej i uzupełnionej instrukcjami technicznymi.
- b) Pilot dowódca podejmuje wszelkie uzasadnione działania w celu zapobieżenia nieumyślnemu przewożeniu materiałów niebezpiecznych na pokładzie balonu.
- c) W przypadku gdy ich przewóz na pokładzie balonu jest wskazany, aby zapewnić ich terminową dostępność do celów operacyjnych, uzasadnione ilości artykułów i substancji, które zostałyby w innym przypadku zaklasyfikowane jako materiały niebezpieczne i które są wykorzystywane jako pomoc w zapewnianiu bezpieczeństwa lotu uznaje się za dopuszczone do przewozu na podstawie części 1 pkt 2.2.1 lit. a) instrukcji technicznych, niezależnie od tego, czy takie artykuły i substancje są wymagane na pokładzie lub przewidziane do wykorzystania w związku z danym lotem. Pilot dowódca zapewnia, by pakowanie tych artykułów i substancji i ich załadunek na pokład balonu dokonywane były w taki sposób, by zminimalizować zagrożenia dla członków załogi, pasażerów i balonu podczas eksploatacji.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

- d) Pilot dowódca lub – gdy pilot dowódca jest niezdolny do pełnienia swoich obowiązków – operator niezwłocznie zgłasza wszelkie wypadki lub incydenty związane z materiałami niebezpiecznymi organowi ds. badania zdarzeń lotniczych państwa, na którego terytorium miało miejsce zdarzenie, służbom ratunkowym tego państwa, wszelkim innym organom wyznaczonym przez to państwo oraz właściwemu organowi.

BOP.BAS.060 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

- a) Pilot dowódca nie uwalnia materiałów niebezpiecznych podczas wykonywania balonem operacji nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, miejscowości lub osad ani nad zbiorowiskiem osób na otwartej przestrzeni.
- b) Niezależnie od przepisu lit. a) skoczkowie spadochronowi mogą opuszczać balon w celu wykonania nad takimi gęsto zaludnionymi obszarami lub zbiorowiskiem osób na otwartej przestrzeni pokazu spadochronowego z użyciem przenoszonych przez nich urządzeń wytwarzających dym, które wyprodukowano w tym celu.

BOP.BAS.065 Dziennik techniczny balonu

W odniesieniu do każdego lotu lub serii lotów szczegółowe dane dotyczące balonu, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się w formie dziennika technicznego balonu lub dokumentu równoważnego.

Sekcja 2

Procedury operacyjne

BOP.BAS.100 Korzystanie z miejsc operacji lotniczych

Pilot dowódca korzysta wyłącznie z miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu balonu i rodzaju wykonywanej operacji.

BOP.BAS.105 Procedury przeciwhałasowe

Pilot dowódca uwzględnia procedury operacyjne w celu minimalizacji hałasu wywoływanego przez system podgrzewania powietrza, zapewniając jednocześnie nadrzędność bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

BOP.BAS.110 Zapas i planowanie zapasu paliwa i balastu

Pilot dowódca rozpoczyna lot wyłącznie wtedy, gdy ilość zapasowego paliwa lub balastu przewożonych na pokładzie balonu jest wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego lądowania.

BOP.BAS.115 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca zapewnia, by przed lotem oraz, w stosownych przypadkach, podczas lotu pasażerowie zostali zapoznani z procedurami stosowanymi w sytuacjach normalnych, anormalnych i awaryjnych.

BOP.BAS.120 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych

Pilot dowódca zapewnia, by osoby wymagające specjalnych warunków, pomocy lub urządzeń podczas przewozu na pokładzie balonu były przewożone w warunkach zapewniających bezpieczeństwo balonu i wszelkich osób lub mienia nim przewożonych.

BOP.BAS.125 Składanie planu lotu dla służb ruchu lotniczego

- a) W przypadku gdy nie złożono planu lotu dla służb ruchu lotniczego („plan lotu ATS”), ponieważ nie jest to wymagane zgodnie z pkt SERA.4001 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, pilot dowódca przedstawia odpowiednie informacje umożliwiające podjęcie działań przez służbę alarmową, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- b) Jeżeli lot wykonywany jest z miejsca operacji lotniczej, w którym nie ma możliwości złożenia planu lotu ATS, mimo iż jest to wymagane zgodnie z pkt SERA.4001 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, pilot dowódca składa plan lotu ATS po starcie.

BOP.BAS.130 Przygotowanie do lotu

Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony z dostępnymi informacjami meteorologicznymi i lotniczymi odpowiednimi do zamierzonego lotu, co obejmuje zarówno:

- a) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami meteorologicznymi i prognozami pogody; jak i
- b) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania na wypadek, gdyby niemożliwe stało się ukończenie lotu zgodnie z planem.

BOP.BAS.135 Palenie tytoniu na pokładzie

Nie wolno palić tytoniu na pokładzie balonu w żadnej fazie lotu ani w bezpośrednim sąsiedztwie balonu.

BOP.BAS.140 Przewóz i użycie broni

- a) Pilot dowódca zapewnia, by żadna osoba nie nosiła i nie używała broni na pokładzie balonu.
- b) W drodze odstępstwa od lit. a) pilot dowódca może zezwolić na noszenie i użycie broni na pokładzie balonu, jeżeli jest to konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa członków załogi lub pasażerów. W takich przypadkach pilot dowódca zapewnia, by broń była zabezpieczona w czasie, kiedy nie jest w użyciu.

BOP.BAS.145 Warunki meteorologiczne

Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR wyłącznie wtedy, gdy z najświeższych dostępnych informacji meteorologicznych wynika, że warunki pogodowe panujące na trasie oraz w zamierzonym miejscu docelowym w przewidywanym czasie korzystania:

- a) będą spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR; oraz
- b) nie będą wykraczać poza ograniczenia meteorologiczne określone w AFM.

BOP.BAS.150 Warunki do startu

Przed rozpoczęciem startu balonu pilot dowódca upewnia się, czy według najświeższych dostępnych informacji pogoda w miejscu operacji lotniczej umożliwia bezpieczny start i odlot.

BOP.BAS.155 Warunki do podejścia i lądowania

Z wyjątkiem sytuacji awaryjnych, przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, czy według najświeższych dostępnych informacji warunki w zamierzonym miejscu operacji lotniczej umożliwiają bezpieczne podejście i lądowanie.

BOP.BAS.160 Symulowanie sytuacji w locie

- a) Podczas przewożenia pasażerów pilot dowódca nie przeprowadza symulacji sytuacji, które wymagają zastosowania procedur anormalnych lub awaryjnych.
- b) W drodze odstępstwa od przepisów lit. a) pilot dowódca może przeprowadzać symulacje takich sytuacji – podczas operacji innych niż operacje zarobkowe wykonywane balonem – wykonując loty szkoleniowe z uczniami-pilotami albo z pasażerami, pod warunkiem że pasażerowie zostali należycie poinformowani i wyrazili wcześniej zgodę na taką symulację.

BOP.BAS.165 Gospodarka paliwem w locie

Pilot dowódca regularnie sprawdza podczas lotu, czy pozostała w locie ilość zużywalnego paliwa lub balastu nie jest mniejsza niż ilość potrzebna do ukończenia zamierzonego lotu wraz z rezerwą zaplanowaną na potrzeby lądowania.

BOP.BAS.170 Uzupełnianie paliwa podczas przebywania osób na pokładzie

- a) Nie przeprowadza się uzupełniania paliwa w balonie, jeżeli na pokładzie znajdują się osoby.
- b) W drodze odstępstwa od lit. a) podczas uzupełniania paliwa do silnika sterowców na ogrzane powietrze dozwolone jest przebywanie pilota dowódcy na pokładzie.

BOP.BAS.175 Korzystanie z systemów przytrzymujących

W przypadku gdy zgodnie z pkt BOP.BAS.320 wymagane jest korzystanie z systemu przytrzymującego, pilot dowódca musi założyć taki system przynajmniej na czas lądowania.

BOP.BAS.180 Korzystanie z dodatkowego tlenu

Pilot dowódca zapewnia, by:

- a) wszyscy członkowie załogi lotniczej wykonujący obowiązki mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji balonu korzystali w sposób ciągły z dodatkowego tlenu zawsze, gdy pilot dowódca uzna, że na wysokości bezwzględnej zamierzonego lotu brak tlenu może spowodować upośledzenie zdolności członków załogi; oraz
- b) dodatkowy tlen był dostępny dla pasażerów w sytuacji, gdy brak tlenu mógłby być dla nich szkodliwy.

BOP.BAS.185 Ograniczenia dotyczące operacji w nocy

- a) Balony na ogrzane powietrze:
 - 1) nie mogą lądować w nocy, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych; oraz
 - 2) mogą wystartować w nocy, pod warunkiem że posiadają wystarczającą ilość paliwa lub balastu do wylądowania w dzień.
- b) Balony gazowe oraz balony o konstrukcji mieszanej:
 - 1) nie mogą lądować w nocy, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych lub wykonywania lądowania zapobiegawczego; oraz
 - 2) mogą wystartować w nocy, pod warunkiem że posiadają wystarczającą ilość paliwa lub balastu do wylądowania w dzień.
- c) Sterowce na ogrzane powietrze eksploatuje się zgodnie z dotyczącymi ich zatwierdzonymi ograniczeniami eksploatacyjnymi i informacjami w odniesieniu do lotów VFR w nocy.

BOP.BAS.190 Operacje specjalistyczne wykonywane balonem – Ocena ryzyka i lista kontrolna

- a) Przed rozpoczęciem operacji specjalistycznej wykonywanej balonem pilot dowódca dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność działania, aby określić zagrożenia i powiązane ryzyko w odniesieniu do zamierzonej operacji oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzić środki ograniczające ryzyko.
- b) Operację specjalistyczną wykonywaną balonem przeprowadza się zgodnie z listą kontrolną. Pilot dowódca opracowuje taką listę kontrolną i zapewnia jej adekwatność do danej operacji specjalistycznej i użytkowanego balonu, w oparciu o ocenę ryzyka i z uwzględnieniem wszystkich wymagań określonych w niniejszej podczęści. Lista kontrolna musi być łatwo dostępna podczas każdego lotu dla pilota dowódcy i innych członków załogi, w przypadku gdy jest ona istotna dla wypełniania przez nich obowiązków.
- c) Pilot dowódca regularnie dokonuje przeglądu listy kontrolnej i aktualizuje ją w razie potrzeby, aby należycie uwzględnić ocenę ryzyka.

*Sekcja 3***Osiągi i ograniczenia eksploatacyjne****BOP.BAS.200 Ograniczenia eksploatacyjne**

Pilot dowódca zapewnia, by w żadnej fazie lotu balonem nie zostały przekroczone ograniczenia określone w AFM lub dokumencie(-tach) równoważnym(-ych).

BOP.BAS.205 Ważenie

- a) Ważenie balonu przeprowadzane jest przez producenta balonu lub zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- b) Operator zapewnia, by masę balonu ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem danego balonu do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę. Informacje te udostępnia się pilotowi dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji lub napraw na masę nie jest znany, balon jest ponownie ważony.

BOP.BAS.210 Osiągi – Wymagania ogólne

Pilot dowódca eksploatuje balon tylko wówczas, gdy osiągi balonu są zgodne z wymaganiami określonymi w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz wszelkimi innymi ograniczeniami mającymi zastosowanie do danego lotu, danej przestrzeni powietrznej lub użytkowanych miejsc operacji lotniczych, oraz zapewnia, by wszelkie wykorzystywane plany lub mapy stanowiły najnowsze dostępne wydania.

*Sekcja 4***Przyrządy i wyposażenie****BOP.BAS.300 Przyrządy i wyposażenie – wymagania ogólne**

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane zgodnie z niniejszą sekcją zatwierdza się zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, jeżeli spełniony jest jeden z poniższych warunków:
 - 1) są one wykorzystywane do spełnienia wymagań określonych w pkt BOP.BAS.355 i BOP.BAS.360;
 - 2) są na stałe zainstalowane w balonie.
- b) W drodze odstępstwa od lit. a) zatwierdzenia nie wymagają wszystkie wymienione poniżej przyrządy lub wyposażenie, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej sekcji:
 - 1) przyrządy lub wyposażenie wykorzystywane przez załogę lotniczą do ustalania toru lotu;
 - 2) niezależne przenośne źródła światła;
 - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 4) apteczka pierwszej pomocy;
 - 5) wyposażenie umożliwiające przetrwanie i wyposażenie sygnalizacyjne;
 - 6) urządzenie do przechowywania i podawania dodatkowego tlenu;
 - 7) alternatywne źródło zapłonu;
 - 8) koc gaśniczy lub ognioodporna narzuta;
 - 9) gaśnica ręczna;
 - 10) lina asekuracyjna;
 - 11) nóż.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej sekcji, a także wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami niniejszego załącznika, ale jest przewożone na pokładzie balonu podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:
 - 1) informacje dostarczane przez dane przyrządy lub wyposażenie nie mogą być wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia zasadniczych wymagań z zakresu zdatności do lotu określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - 2) dane przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność balonu do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub przestaną prawidłowo działać.

- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi lub dostępne ze stanowiska, do którego przypisany jest członek załogi lotniczej, który musi ich używać.
- e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

BOP.BAS.305 Minimum przyrządów i wyposażenia do lotu

Lotu balonem nie rozpoczyna się, w przypadku gdy brakuje jakichkolwiek przyrządów i wyposażenia wymaganych do wykonania zamierzonego lotu balonem, nie działają one lub nie wypełniają wymaganych funkcji.

BOP.BAS.310 Światła operacyjne

Balony eksploatowane w nocy muszą być wyposażone we wszystkie poniższe elementy:

- a) światło antykolizyjne;
- b) urządzenie zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia mających zasadnicze znaczenie dla bezpiecznej eksploatacji balonu;
- c) niezależne przenośne źródło światła.

BOP.BAS.315 Przyrządy oraz wyposażenie pilotażowe i nawigacyjne

Balony eksploatowane zgodnie z VFR w dzień muszą być wyposażone się w oba poniższe elementy:

- a) urządzenie wyświetlające kierunek dryfu;
- b) urządzenie mierzące i wyświetlające:
 - 1) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 2) prędkość pionową, jeżeli jest to wymagane zgodnie z AFM; oraz
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną, jeżeli jest to wymagane zgodnie z AFM, w przypadku gdy tak nakazano w wymaganiach dotyczących przestrzeni powietrznej lub gdy wysokość bezwzględna musi być znana ze względu na konieczność użycia tlenu.

BOP.BAS.320 Systemy przytrzymujące

Balon musi być wyposażony w system przytrzymujący przeznaczony dla pilota dowódcy, w przypadku gdy balon ten jest wyposażony w jeden z następujących elementów:

- a) osobny przedział dla pilota dowódcy;
- b) zawór (zawory) skręcania.

BOP.BAS.325 Dodatkowy tlen

Balony eksploatowane w warunkach, w których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z pkt BOP.BAS.180, muszą być wyposażone w urządzenia do przechowywania i podawania tlenu umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

BOP.BAS.330 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Balony wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:
 - 1) łatwo dostępna do wykorzystania; oraz
 - 2) na bieżąco uzupełniana, również pod kątem daty ważności produktów.

BOP.BAS.335 Gaśnice ręczne

Balony – z wyjątkiem balonów gazowych – wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną.

BOP.BAS.340 Wyposażenie ratujące życie i sygnalizacyjne – Loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca balonu eksploatowanego nad obszarami wodnymi określa, przed rozpoczęciem lotu, zagrożenia dla życia osób przewożonych na pokładzie balonu w przypadku wodowania. W świetle tych zagrożeń określa on, czy istnieje potrzeba przewożenia wyposażenia ratującego życie i sygnalizacyjnego.

BOP.BAS.345 Wyposażenie ratujące życie i sygnalizacyjne – Utrudnione akcje poszukiwania i ratownictwa

Balony eksploatowane nad obszarami, na których akcje poszukiwania i ratownictwa mogłyby być szczególnie trudne, zaopatruje się w wyposażenie ratujące życie i sygnalizacyjne odpowiednie do obszaru, nad którym będzie odbywał się lot.

BOP.BAS.350 Wyposażenie różne

- a) Balony wyposaża się w rękawice ochronne dla każdego członka załogi.
- b) Balony o konstrukcji mieszanej, balony na ogrzane powietrze oraz sterowce na ogrzane powietrze wyposaża się we wszystkie wymienione poniżej elementy:
 - 1) alternatywne i samodzielne źródło zapłonu;
 - 2) urządzenia mierzące i pokazujące ilość paliwa;
 - 3) koc gaśniczy lub ognioodporną narzutę;
 - 4) linę asekuracyjną o długości co najmniej 25 m.
- c) Balony gazowe wyposaża się w oba wymienione poniżej elementy:
 - 1) nóż;
 - 2) wleczkę o długości co najmniej 20 m, wykonaną z włókna naturalnego lub elektrostatycznego materiału przewodzącego.

BOP.BAS.355 Wyposażenie do celów łączności radiowej

- a) Balony muszą posiadać wyposażenie do celów łączności radiowej umożliwiające zapewnienie łączności radiowej wymaganej zgodnie z dodatkiem 4 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz – jeżeli lot odbywa się w przestrzeni powietrznej państwa trzeciego – zgodnie z prawem tego państwa trzeciego.
- b) Wyposażenie do celów łączności radiowej musi umożliwiać łączność na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

BOP.BAS.360 Transponder

Balony muszą być wyposażone w transponder wtórnego radaru dozoru (SSR) zdolny do działania wymaganego zgodnie z pkt SERA.6005 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz – jeżeli lot odbywa się w przestrzeni powietrznej państwa trzeciego – zgodnie z prawem tego państwa trzeciego.

PODCZEŚĆ ADD**DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE OPERACJI ZAROBKOWYCH****Sekcja 1****Ogólne wymagania organizacyjne****BOP.ADD.001 Zakres**

Zgodnie z art. 3 w niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które muszą spełniać – obok wymagań określonych w podczęści BAS – wszyscy operatorzy zaangażowani w operacje zarobkowe wykonywane przy użyciu balonów, niebędący operatorami, o których mowa w art. 3 ust. 2 akapit trzeci.

BOP.ADD.005 Obowiązki operatora

- a) Operator odpowiada za eksploatację balonu zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wymaganiami określonymi w niniejszej podczęści oraz ze złożonym przez siebie oświadczeniem.
- b) Każdy lot jest wykonywany zgodnie z przepisami instrukcji operacyjnej.
- c) Operator zapewnia zgodność wyposażenia balonu i kwalifikacji wszystkich członków załogi z wymaganiami dotyczącymi danego obszaru i rodzaju operacji.
- d) Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi wyznaczeni do wykonywania operacji lotniczych lub bezpośrednio w nie zaangażowani spełniali wszystkie poniższe warunki:
 - 1) byli odpowiednio przeszkoleni i zaznajomieni ze stosownymi instrukcjami;
 - 2) byli świadomi zasad i procedur dotyczących poszczególnych powierzonych im obowiązków;
 - 3) wykazali swoją zdolność do pełnienia poszczególnych powierzonych im obowiązków;
 - 4) byli świadomi swoich obowiązków oraz znaczenia powierzonych im zadań dla całości operacji wykonywanej balonem.
- e) Operator ustanawia procedury i instrukcje do celów bezpiecznej eksploatacji każdego typu balonu, zawierające opis zadań i obowiązków członków załogi w odniesieniu do wszystkich rodzajów operacji. W tych procedurach i instrukcjach nie można wymagać od członków załogi wykonywania podczas krytycznych faz lotu jakichkolwiek czynności innych niż wymagane do bezpiecznej eksploatacji balonu.
- f) Operator podejmuje działania, aby nad członkami załogi i personelem zaangażowanym w eksploatację balonu sprawowany był nadzór przez osoby posiadające odpowiednie doświadczenie i umiejętności, by zapewnić osiągnięcie standardów określonych w instrukcji operacyjnej.
- g) Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi i personelu zaangażowani w eksploatację balonu byli świadomi, że muszą przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz procedur, ustanowionych przez państwa, w których prowadzone są operacje, i dotyczących wykonywanych przez nich obowiązków.
- h) Operator określa procedury planowania lotu w celu zapewnienia bezpiecznego wykonania lotu, uwzględniając przy tym osiągi balonu, inne ograniczenia eksploatacyjne i stosowne oczekiwane warunki na planowanej trasie oraz w odpowiednich miejscach operacji lotniczych. Procedury te włącza się do instrukcji operacyjnej.

BOP.ADD.010 Zgłoszenie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań

Operator, składając oświadczenie zgodnie z pkt BOP.ADD.100, zgłasza właściwemu organowi wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC), w przypadku gdy zamierza stosować AltMoC do wykazania spełnienia wymagań, jeżeli zażądano tego zgodnie z pkt BOP.BAS.010. Wykaz ten musi zawierać odniesienia do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC), które są zastępowane, w przypadku gdy powiązane AMC zostały przyjęte przez Agencję.

BOP.ADD.015 Dostęp

- a) W celu ustalenia, czy spełnione są zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu, operator udziela wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ dostępu w dowolnym momencie do każdego obiektu, balonu, dokumentu, wszelkich rejestrów, danych, procedur lub innych materiałów związanych z działalnością tego operatora objętą zakresem niniejszego rozporządzenia, niezależnie od tego, czy dana działalność jest przedmiotem zlecenia.
- b) W przypadku zarobkowych operacji pasażerskich wykonywanych balonem dostęp do balonu obejmuje możliwość wejścia na pokład balonu i pozostania na nim podczas operacji lotniczych, chyba że mogłoby to stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.

BOP.ADD.020 Niezgodności

Po otrzymaniu powiadomienia o niezgodnościach (nieprawidłowościach) stwierdzonych przez właściwy organ zgodnie z pkt ARO.GEN.350, ARO.GEN.355 i ARO.GEN.360 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operator podejmuje wszystkie poniższe działania:

- a) identyfikuje przyczynę źródłową braku zgodności;

- b) określa plan działań naprawczych;
- c) wykazuje wdrożenie planu działań naprawczych w sposób zadowalający właściwy organ i w terminie określonym przez ten organ zgodnie z pkt ARO.GEN.350 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

BOP.ADD.025 Zgłaszanie zdarzeń

- a) Operator wdraża, jako część swojego systemu zarządzania, system zgłaszania zdarzeń umożliwiający obowiązkowe i dobrowolne zgłaszanie zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽¹⁾.
- b) Nie naruszając przepisu lit. a), operator zgłasza właściwemu organowi i organizacji odpowiadającej za projekt balonu wszelkie przypadki nieprawidłowego działania, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych lub zdarzenia mogące wskazywać na niedokładność, niekompletność lub niejasność informacji zawartych w danych określonych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub wszelkie inne zdarzenia, które stanowią incydent, ale nie stanowią wypadku ani poważnego incydentu.
- c) Operator wprowadza środki niezbędne do zapewnienia, by pilot dowódca, wszyscy pozostali członkowie załogi i wszyscy członkowie jego personelu spełniali wymagania określone w art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ⁽²⁾ w odniesieniu do wszelkich poważnych incydentów lub wypadków związanych z eksploatacją balonu.

BOP.ADD.030 System zarządzania

- a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje wszystkie poniższe elementy:
 - 1) jasno zdefiniowany zakres obowiązków i odpowiedzialności w całej organizacji operatora, w tym bezpośredniej odpowiedzialności za bezpieczeństwo spoczywającej na kierowniku odpowiedzialnym;
 - 2) opis ogólnej filozofii i zasad postępowania operatora dotyczących bezpieczeństwa, które określa się mianem polityki bezpieczeństwa;
 - 3) określenie zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego stwarzanych przez działalność operatora, ocenę tych zagrożeń oraz sposób zarządzania towarzyszącym im ryzykiem, w tym podejmowanie działań w celu ograniczenia ryzyka w stosownych przypadkach i weryfikowanie skuteczności tych działań;
 - 4) utrzymywanie odpowiedniego poziomu przeszkolenia i kompetencji członków personelu do wykonywanych przez nich zadań;
 - 5) dokumentacja wszystkich kluczowych procesów systemu zarządzania, w tym procesu zaznajamiania członków personelu z ich obowiązkami oraz procedury wprowadzania zmian do tej dokumentacji;
 - 6) stanowisko ds. monitorowania spełniania przez operatora wymagań określonych w niniejszym załączniku. Takie monitorowanie spełniania wymagań obejmuje system zwrotnego informowania kierownika odpowiedzialnego wyznaczonego przez operatora o niezgodnościach, aby zapewnić skuteczne wdrożenie działań naprawczych w razie potrzeby;
 - 7) procesy niezbędne do zapewnienia zgodności z wymaganiami określonymi w art. 4, 5, 6 i 13 rozporządzenia (UE) nr 376/2014.
- b) System zarządzania musi być odpowiedni do wielkości organizacji operatora oraz charakteru i złożoności prowadzonej przez niego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i powiązanego ryzyka wynikających z tej działalności.

BOP.ADD.035 Działania zlecone

W przypadku zlecenia jakiegokolwiek części swojej działalności wchodzącej w zakres niniejszego rozporządzenia operator jest odpowiedzialny za zapewnienie, by organizacja, której udziela zlecenia, prowadziła zlecane działania zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Operator zapewnia również właściwemu organowi dostęp do organizacji, której udzielił zlecenia, aby organ ten mógł ustalić, czy operator spełnia te wymagania.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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).

BOP.ADD.040 Wymagania dotyczące personelu

- a) Operator wyznacza kierownika odpowiedzialnego, który jest upoważniony do zapewnienia, by wszystkie działania wchodzące w zakres niniejszego rozporządzenia mogły być finansowane i prowadzone zgodnie z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Do obowiązków kierownika odpowiedzialnego należy ustanowienie i utrzymanie skutecznego systemu zarządzania.
- b) Operator:
 - 1) określa obowiązki członków swojego personelu w odniesieniu do wszystkich zadań i czynności, które mają wykonywać;
 - 2) musi dysponować odpowiednią liczbą członków personelu posiadających kwalifikacje do wykonywania tych zadań i czynności; oraz
 - 3) prowadzi odpowiednie rejestry doświadczenia, kwalifikacji i szkoleń członków swojego personelu.
- c) Operator mianuje osobę lub osoby odpowiedzialne za zarządzanie wszystkimi poniższymi obszarami i nadzór nad nimi:
 - 1) operacje lotnicze;
 - 2) operacje naziemne;
 - 3) ciągła zdadność do lotu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014.

BOP.ADD.045 Wymagania dotyczące infrastruktury

Operator musi posiadać wystarczającą infrastrukturę umożliwiającą wykonywanie wszystkich zadań i czynności niezbędnych do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz zarządzanie nimi.

*Sekcja 2***Oświadczenie, zdadność do lotu oraz leasing z załogą i bez załogi****BOP.ADD.100 Oświadczenie**

- a) W oświadczeniu, o którym mowa w art. 3 ust. 2 akapit drugi, operator potwierdza, że spełnia i będzie stale spełniał zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu.
- b) Operator zawiera w oświadczeniu wszystkie poniższe informacje:
 - 1) nazwę operatora;
 - 2) miejsce, w którym operator ma główne miejsce prowadzenia działalności;
 - 3) imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego wyznaczonego przez operatora;
 - 4) datę rozpoczęcia operacji zarobkowych oraz, w stosownych przypadkach, termin, w którym zmiana w dotychczasowych operacjach zarobkowych staje się skuteczna;
 - 5) w odniesieniu do wszystkich balonów wykorzystywanych w operacjach zarobkowych: typ balonu, dane rejestracyjne, główną bazę, rodzaj operacji i organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu.
- c) W stosownych przypadkach operator załącza do oświadczenia wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC), zgodnie z pkt BOP.ADD.010.
- d) Operator składa przedmiotowe oświadczenie korzystając z formularza zawartego w dodatku do niniejszego załącznika.

BOP.ADD.105 Zmiany w oświadczeniu i zaprzestanie prowadzenia operacji zarobkowych

- a) Operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi wszelkie zmiany w okolicznościach mających wpływ na jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, ujętych w oświadczeniu złożonym właściwemu organowi, a także wszelkie zmiany w odniesieniu do informacji, o których mowa w pkt BOP.ADD.100 lit. b), i zmiany w wykazie AltMoC, o którym mowa w pkt BOP.ADD.100 lit. c), zawartym w oświadczeniu lub do niego załączonym.
- b) Operator bezzwłocznie powiadamia właściwy organ, w przypadku gdy zaprzestaje prowadzenia operacji zarobkowych przy użyciu balonów.

BOP.ADD.110 Wymagania dotyczące zdatności do lotu

Balony muszą posiadać świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub, w przypadku balonów zarejestrowanych w państwie trzecim, muszą być przedmiotem umowy leasingu z załogą albo umowy leasingu bez załogi zgodnie z pkt BOP.ADD.115.

BOP.ADD.115 Leasing z załogą i bez załogi dotyczący balonu zarejestrowanego w państwie trzecim

- a) Operator powiadamia właściwy organ o każdej umowie leasingu z załogą lub umowie leasingu bez załogi, dotyczącej balonu zarejestrowanego w państwie trzecim.
- b) W przypadku gdy balon zarejestrowany w państwie trzecim jest przedmiotem umowy leasingu z załogą, operator zapewnia, by poziom bezpieczeństwa wynikający ze stosowania norm bezpieczeństwa w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych, którym podlega operator danego balonu pochodzący z państwa trzeciego, był co najmniej równoważny poziomowi wynikającemu ze stosowania wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i w niniejszym rozporządzeniu.
- c) W przypadku gdy balon zarejestrowany w państwie trzecim jest przedmiotem umowy leasingu bez załogi, operator zapewnia spełnianie zasadniczych wymagań dotyczących ciągłej zdatności do lotu, określonych w załącznikach I i IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, a także wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu.

*Sekcja 3***Instrukcje i rejestry****BOP.ADD.200 Instrukcja operacyjna**

- a) Operator ustanawia instrukcję operacyjną.
- b) Treść instrukcji operacyjnej musi odzwierciedlać wymagania określone w niniejszym załączniku i nie może być sprzeczna z informacjami zawartymi w oświadczeniu złożonym przez operatora.
- c) Instrukcja operacyjna może zostać ustanowiona w osobnych częściach.
- d) Wszyscy członkowie personelu operatora muszą mieć łatwy dostęp do tych części instrukcji operacyjnej, które dotyczą ich obowiązków.
- e) Instrukcję operacyjną należy stale aktualizować. Wszystkich członków personelu operatora informuje się o wszelkich zmianach w instrukcji operacyjnej dotyczących wykonywanych przez nich obowiązków.
- f) Operator zapewnia, by wszelkie informacje, które wykorzystano jako podstawę do sformułowania instrukcji operacyjnej, oraz wszelkie zmiany tych informacji zostały należycie odzwierciedlone w instrukcji operacyjnej.
- g) Operator zapewnia, by każdy członek personelu był w stanie zrozumieć język, w którym zapisano te części instrukcji operacyjnej, które dotyczą jego obowiązków. Treść instrukcji operacyjnej musi być przedstawiona w formie umożliwiającej korzystanie z niej bez trudu.

BOP.ADD.205 Prowadzenie rejestrów

- a) Operator ustanawia system rejestrów umożliwiający odpowiednie przechowywanie danych dotyczących jego działań i ich wiarygodną identyfikowalność.
- b) Format rejestrów określa się w procedurach lub instrukcjach operatora.

Sekcja 4

Załoga lotnicza**BOP.ADD.300 Skład załogi lotniczej**

- a) Skład załogi lotniczej odpowiada co najmniej składowi określonemu w AFM lub w ograniczeniach eksploatacyjnych wymaganemu w odniesieniu do balonu.
- b) Załoga lotnicza jest powiększana o dodatkowych członków, jeżeli jest to wymagane w danego rodzaju operacji. Liczba członków załogi lotniczej nie może być niższa niż liczba określona w instrukcji operacyjnej.
- c) Każdy członek załogi lotniczej musi posiadać licencję i uprawnienia wydane lub zaakceptowane zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 i odpowiednie do powierzonych mu obowiązków.
- d) Członek załogi lotniczej może podczas lotu zostać zastąpiony w wykonywaniu czynności pilotowania przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.
- e) W przypadku korzystania z usług członków załogi lotniczej, którzy pracują na zlecenie lub w niepełnym wymiarze czasu, operator sprawdza, czy wszystkie poniższe wymagania są spełnione:
 - 1) wymagania określone w niniejszej podczęści;
 - 2) wymagania określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, w tym wymagania dotyczące doświadczenia zdobytego niedawno;
 - 3) ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące odpoczynku, zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności, z uwzględnieniem wszystkich usług świadczonych przez danego członka załogi lotniczej na rzecz innych operatorów.

BOP.ADD.305 Wyznaczenie pilota dowódcy

- a) Operator wyznacza jednego pilota spośród załogi lotniczej na pilota dowódcę.
- b) Operator wyznacza pilota do pełnienia funkcji pilota dowódcy, wyłącznie jeżeli pilot ten posiada:
 - 1) kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
 - 2) minimalny poziom doświadczenia określony w instrukcji operacyjnej; oraz
 - 3) odpowiednią wiedzę o obszarze, nad którym ma się odbyć lot.

BOP.ADD.310 Przeprowadzanie szkoleń i sprawdzianów

Wszystkie szkolenia i sprawdziany członków załogi lotniczej wymagane zgodnie z pkt BOP.ADD.315 przeprowadzane są w następujący sposób:

- a) zgodnie z programami i planami tematycznymi szkoleń ustanowionymi przez operatora w instrukcji operacyjnej;
- b) przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje, a w odniesieniu do szkoleń i sprawdzianów w locie, przez osoby posiadające kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

BOP.ADD.315 Szkolenia i sprawdziany okresowe

- a) Każdy członek załogi lotniczej musi co 2 lata przejść szkolenie okresowe w locie i na ziemi, odpowiednie do klasy balonu, którym wykonuje operacje, w tym szkolenie w zakresie rozmieszczenia i użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie.
- b) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć przeprowadzane przez operatora sprawdziany umiejętności w celu wykazania swoich kompetencji w wykonywaniu procedur normalnych, anormalnych i awaryjnych, obejmujące istotne aspekty związane z zadaniami specjalistycznymi opisanymi w instrukcji operacyjnej. Przeprowadzając te sprawdziany uwzględnia się należycie członków załogi, którzy wykonują operacje zgodnie z VFR w nocy.
- c) Sprawdzenie umiejętności przeprowadzane przez operatora zachowuje ważność przez okres 24 miesięcy kalendarzowych, licząc od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian, lub – w przypadku gdy sprawdzian jest przeprowadzany w ciągu ostatnich 3 miesięcy okresu ważności poprzedniego sprawdzianu – od ostatniego dnia okresu ważności tego poprzedniego sprawdzianu.

Sekcja 5

Ogólne wymagania operacyjne**BOP.ADD.400 Obowiązki pilota dowódcy**

Pilot dowódca musi spełniać wszystkie poniższe wymagania:

- a) odpowiednie wymagania w ramach ustanowionego przez operatora systemu zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w pkt BOP.ADD.025;
- b) wszystkie wymagania dotyczące ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące odpoczynku mające zastosowanie do wykonywanych przez niego czynności zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskiego, w którym operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.

BOP.ADD.405 Zakres upoważnienia pilota dowódcy

Niezależnie od przepisu pkt BOP.BAS.035 operator wprowadza wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by wszystkie przewożone balonem osoby wykonywały wszelkie zgodne z prawem polecenia pilota dowódcy wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa balonu, przewożonych nim osób bądź mienia lub wszelkich osób bądź mienia na ziemi.

BOP.ADD.410 Dodatkowy członek załogi balonu

W przypadku gdy przewozi się balonem więcej niż 19 pasażerów, na pokładzie balonu musi być obecny co najmniej jeden dodatkowy członek załogi, jako uzupełnienie załogi lotniczej wymaganej zgodnie z pkt BOP.ADD.300 lit. a) i b), którego zadaniem jest pomóc pasażerom w razie sytuacji awaryjnej. Dodatkowy członek załogi musi posiadać odpowiednie doświadczenie i być odpowiednio przeszkolony.

BOP.ADD.415 Sprawność związana z nurkowaniem głębokościowym i oddawaniem krwi

Członkowie załogi nie wykonują żadnych obowiązków na pokładzie balonu, w przypadku gdy ich sprawność mogła ulec pogorszeniu po nurkowaniu głębokościowym lub w następstwie oddania krwi.

BOP.ADD.420 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi byli w stanie porozumiewać się we wspólnym języku.

BOP.ADD.425 Substancje psychoaktywne

Operator wprowadza wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by żadna osoba nie weszła na pokład balonu ani nie znajdowała się w balonie, jeżeli jest ona pod wpływem substancji psychoaktywnych w takim stopniu, że istnieje prawdopodobieństwo, iż jej obecność narazi na niebezpieczeństwo balon, osoby bądź mienie nim przewożone lub osoby bądź mienie na ziemi.

BOP.ADD.430 Narażanie na niebezpieczeństwo

Operator wprowadza wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by żadna osoba, wskutek jej umyślnego, lekkomyślnego lub wynikającego z zaniedbania działania lub zaniechania działania:

- a) nie naraziła na niebezpieczeństwo balonu ani osoby znajdującej się na jego pokładzie lub na ziemi;
- b) nie spowodowała narażenia osób ani mienia na niebezpieczeństwo ze strony balonu ani nie dopuściła do narażenia na takie niebezpieczeństwo.

BOP.ADD.435 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone obowiązkowo

- a) Podczas każdego lotu na pokładzie przewozi się oryginały lub kopie wszystkich następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
 - 1) oświadczenia złożonego przez operatora;
 - 2) informacji dotyczących służb poszukiwania i ratownictwa działających w obszarze zamierzonego lotu;
 - 3) operacyjnego planu lotu.

- b) Oryginały wszystkich poniższych dokumentów, instrukcji i informacji przechowuje się w bezpiecznym miejscu, nie na pokładzie balonu podczas lotu:
- 1) dokumenty, instrukcje i informacje, o których mowa w lit. a), w przypadku gdy ich kopie są przewożone na pokładzie balonu podczas lotu;
 - 2) aktualne części instrukcji operacyjnej lub standardowych procedur operacyjnych (ang. *standard operating procedures*, SOP), które dotyczą obowiązków członków załogi i do których muszą oni mieć łatwy dostęp;
 - 3) listy pasażerów, jeżeli przewozi się pasażerów;
 - 4) dokumentacja dotycząca masy, o której mowa w pkt BOP.ADD.600 lit. c).
- c) Na żądanie właściwego organu pilot dowódca lub operator udostępnia temu organowi oryginały dokumentów, instrukcji i informacji w określonym przez ten organ terminie, który nie może być krótszy niż 24 godziny.

BOP.ADD.440 Materiały niebezpieczne

Operator:

- a) ustanawia procedury, aby zapewnić podjęcie wszelkich uzasadnionych działań w celu zapobieżenia nieumyślnemu przewożeniu materiałów niebezpiecznych na pokładzie balonu; oraz
- b) dostarcza członkom załogi niezbędnych informacji umożliwiających im należyte wykonywanie obowiązków w odniesieniu do wszelkich materiałów niebezpiecznych, które są przewożone lub które zamierza się przewozić na pokładzie balonu.

Sekcja 6

Procedury operacyjne

BOP.ADD.500 Obliczenia dotyczące zapasu paliwa lub balastu

Operator zapewnia, by obliczenia dotyczące zapasowego paliwa lub balastu zostały udokumentowane w operacyjnym planie lotu.

BOP.ADD.505 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych

Operator ustanawia procedury w celu zapewnienia, by osoby wymagające specjalnych warunków, pomocy lub urządzeń podczas przewozu na pokładzie balonu były przewożone w warunkach zapewniających bezpieczeństwo balonu i wszelkich osób lub mienia nim przewożonych.

BOP.ADD.510 Zarobkowe operacje specjalistyczne wykonywane balonem – Standardowe procedury operacyjne

Niezależnie od przepisów pkt BOP.BAS.190:

- a) przed rozpoczęciem zarobkowej operacji specjalistycznej wykonywanej balonem operator dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność zamierzonej operacji, aby określić zagrożenia i powiązane ryzyko w odniesieniu do tej operacji oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzić środki ograniczające ryzyko.
- b) w oparciu o ocenę ryzyka operator, przed rozpoczęciem zarobkowej operacji specjalistycznej wykonywanej balonem, ustanawia standardowe procedury operacyjne (SOP) odpowiednie do zamierzonej operacji i użytkowanego balonu. SOP muszą stanowić część instrukcji operacyjnej albo być ujęte w osobnym dokumencie. Operator regularnie dokonuje przeglądu SOP i aktualizuje je w razie potrzeby, aby należyście uwzględnić ocenę ryzyka.
- c) Operator zapewnia, by zarobkowe operacje specjalistyczne wykonywane balonem były przeprowadzane zgodnie z SOP.

*Sekcja 7***Osiągi i ograniczenia eksploatacyjne****BOP.ADD.600 System ustalania masy**

- a) Operator ustanawia system określający sposób, w jaki dla każdego lotu dokładnie ustala się wszystkie poniższe elementy, tak aby umożliwić pilotowi dowódcy stwierdzenie, czy przestrzegane są ograniczenia przewidziane w AFM:
 - 1) masa własna balonu;
 - 2) masa ładunku handlowego;
 - 3) masa ładunku paliwa lub balastu;
 - 4) masa startowa;
 - 5) załadowanie balonu przeprowadzone pod nadzorem pilota dowódcy lub wykwalifikowanego personelu;
 - 6) przygotowanie i rozmieszczenie całej dokumentacji.
 - b) Obliczenie masy wykonane na podstawie kalkulacji elektronicznych powinno być możliwe do odtworzenia przez pilota dowódcę.
 - c) Dokumentację dotyczącą masy, w której wyszczególniono elementy wymienione w lit. a), przygotowuje się przed każdym lotem i dokumentuje w operacyjnym planie lotu.
-

Dodatek

OŚWIADCZENIE

zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/395

Operator

Nazwa:

Miejsce, w którym operator ma główne miejsce prowadzenia działalności:

Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:

Eksploracja balonu

Data rozpoczęcia operacji zarobkowych oraz, w stosownych przypadkach, data zmiany w dotychczasowych operacjach zarobkowych:

Informacje dotyczące użytkowanego balonu (użytkowanych balonów), operacji zarobkowych i zarządzania ciągłą zdadnością do lotu ⁽¹⁾:

Typ balonu	Rejestracja balonu	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji ⁽²⁾	Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu ⁽³⁾

W stosownych przypadkach wykaz AltMoC z odniesieniami do powiązanych AMC (załącznik do niniejszego oświadczenia):

Deklaracje

- ☐ Operator spełnia i będzie nadal spełniał zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz z wymaganiami określone w rozporządzeniu (UE) 2018/395.

W szczególności operator prowadzi swoje operacje zarobkowe zgodnie z następującymi wymaganiami określonymi w podczęści ADD załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/395:

- ☐ Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, jest zgodna z wymaganiami określonymi w podczęści ADD, a wszystkie loty będą wykonywane zgodnie z przepisami instrukcji operacyjnej, jak nakazano w podczęści ADD pkt BOP.ADD.005 lit. b).
- ☐ Wszystkie eksploatowane balony posiadają świadectwo zdadności do lotu wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 albo spełniają szczególne wymagania dotyczące zdadności do lotu mające zastosowanie do balonów zarejestrowanych w państwie trzecim i będących przedmiotem umowy leasingu z załogą lub umowy leasingu bez załogi, zgodnie z wymaganiami określonymi w podczęści ADD pkt BOP.ADD.110 oraz pkt BOP.ADD.115 lit. b) i c).

- ☐ Każdy członek załogi lotniczej posiada licencję i uprawnienia wydane lub zaakceptowane zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, zgodnie z wymaganiami określonymi w podczęści ADD pkt BOP.ADD.300 lit. c).
- ☐ Operator będzie powiadamiał właściwy organ o wszelkich zmianach w okolicznościach mających wpływ na spełnianie przez niego zasadniczych wymagań określonych w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/395, zadeklarowane właściwemu organowi niniejszym oświadczeniem, a także o wszelkich zmianach w informacjach i wykazach AltMoC ujętych w niniejszym oświadczeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymaganiami określonymi w podczęści ADD pkt BOP.ADD.105 lit. a).
- ☐ Operator potwierdza, że wszystkie informacje zawarte w niniejszym oświadczeniu, w tym w załącznikach, są kompletne i prawidłowe.

Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego

- (¹) Proszę wypełnić tabelę. Jeżeli jest za mało miejsca na wpisanie wszystkich informacji, należy podać je w osobnym załączniku. Załącznik należy opatrzyć datą i podpisem.
- (²) „Rodzaj(-e) operacji” odnosi się do rodzaju operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu balonu.
- (³) Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu muszą zawierać nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/396**z dnia 13 marca 2018 r.****zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 9 ust. 1 lit. e),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem (EWG) nr 2658/87 ustanowiono nomenklaturę towarową (zwaną dalej „Nomenklaturą scaloną” lub „CN”), znajdującą się w załączniku I do tego rozporządzenia.
- (2) Uwaga dodatkowa 10 do działu 22 części drugiej Nomenklatury scalonej stanowi, że w podpozycjach 2206 00 31 i 2206 00 39 za „musujące” są uważane napoje sfermentowane inne niż te pakowane w butelki z „grzybkowymi” korkami utrzymywanymi na miejscu przewiązkami lub zapieczkami, pozostające w pojemnikach pod ciśnieniem nie mniejszym niż 1,5 bara, mierzonym w temperaturze 20 °C.
- (3) Uwaga do podpozycji 1 do działu 22 części drugiej Nomenklatury scalonej stanowi, że w podpozycji 2204 10 wyrażenie „wino musujące” oznacza wino, które, przetrzymywane w temperaturze 20 °C w zamkniętych pojemnikach, pozostaje pod ciśnieniem nie mniejszym niż 3 bary.
- (4) Dyrektywa Rady 92/83/EWG ⁽²⁾ stanowi, że „inne musujące napoje przefermentowane” objęte nie tylko pozycjami 2204 i 2205, ale i kodem taryfowym CN 2206 00 91, mającym zastosowanie w chwili przyjęcia dyrektywy (obecnie kody CN 2206 00 31 i 2206 00 39), cechują się nadciśnieniem wynoszącym co najmniej 3 bary.
- (5) Nie można uzasadnić, w sposób naukowy lub inny, różnych progów ciśnienia w odniesieniu do musujących napojów sfermentowanych, niezależnie od ich klasyfikacji w pozycjach 2204, 2205 lub 2206.
- (6) Dla zapewnienia pewności prawnej konieczna jest zmiana uwagi dodatkowej 10 do działu 22 części drugiej Nomenklatury scalonej poprzez zastąpienie obecnego progu „nie mniejszym niż 1,5 bara” progiem „3 barów lub większym”.
- (7) W celu zapewnienia spójności i jednolitej interpretacji Nomenklatury scalonej w całej Unii w odniesieniu do definicji „napojów musujących” należy zmienić uwagę dodatkową 10 do działu 22 części drugiej Nomenklatury scalonej.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (EWG) nr 2658/87.
- (9) Komitet Kodeksu Celnego nie wydał opinii w terminie wyznaczonym przez jego przewodniczącego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W dziale 22 części drugiej Nomenklatury scalonej, określonej w załączniku I do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87, tiret drugiej uwagi dodatkowej 10 otrzymuje brzmienie:

„— napoje sfermentowane, inaczej pakowane pozostające pod ciśnieniem 3 barów lub większym, mierzonym w temperaturze 20 °C.”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1.⁽²⁾ Dyrektywa Rady 92/83/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktury podatków akcyzowych od alkoholu i napojów alkoholowych (Dz.U. L 316 z 31.10.1992, s. 21).

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA RADY (UE) 2018/397

z dnia 8 marca 2018 r.

w sprawie uruchomienia w Portugalii zautomatyzowanej wymiany danych w odniesieniu do danych rejestracyjnych pojazdów

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając decyzję Rady 2008/615/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 33,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 25 ust. 2 decyzji 2008/615/WSiSW dostarczanie danych osobowych przewidziane w tej decyzji nie może się rozpocząć, dopóki przepisy ogólne o ochronie danych określone w rozdziale 6 tej decyzji nie zostaną wdrożone do prawa krajowego obowiązującego na terytoriach państw członkowskich uczestniczących w dostarczaniu tych danych.
- (2) Art. 20 decyzji Rady 2008/616/WSiSW ⁽³⁾ przewiduje, że weryfikacja, czy warunek, o którym mowa w motywie 1, został spełniony w odniesieniu do zautomatyzowanej wymiany danych zgodnie z rozdziałem 2 decyzji 2008/615/WSiSW, ma nastąpić na podstawie sprawozdania z oceny opartego na kwestionariuszu, wizycie ewaluacyjnej i operacji pilotażowej.
- (3) Zgodnie z rozdziałem 4 pkt 1.1 załącznika do decyzji 2008/616/WSiSW kwestionariusz opracowany przez odpowiednią grupę roboczą Rady dotyczy każdej kategorii zautomatyzowanej wymiany danych i musi być wypełniony przez państwo członkowskie w momencie uznania przez to państwo, że spełnia ono wymogi dotyczące wymiany danych w odpowiedniej kategorii danych.
- (4) Portugalia wypełniła kwestionariusz dotyczący ochrony danych i kwestionariusz dotyczący wymiany danych rejestracyjnych pojazdów.
- (5) Portugalia z powodzeniem przeprowadziła operację pilotażową wspólnie z Niderlandami.
- (6) W Portugalii przeprowadzono wizytę ewaluacyjną, a niderlandzko-hiszpańsko-słowacki zespół oceniający sporządził sprawozdanie z tej wizyty, które przekazano odpowiedniej grupie roboczej Rady.
- (7) Radzie przedstawiono ogólne sprawozdanie z oceny podsumowujące wyniki kwestionariusza, wizytę ewaluacyjną i operację pilotażową dotyczące danych rejestracyjnych pojazdów.
- (8) W dniu 12 października 2017 r. Rada stwierdziła, odnotowując zgodę wszystkich państw członkowskich związanych decyzją 2008/615/WSiSW, że Portugalia w pełni wdrożyła przepisy ogólne o ochronie danych określone w rozdziale 6 decyzji 2008/615/WSiSW.
- (9) W związku z tym, do celów zautomatyzowanego przeszukiwania danych rejestracyjnych pojazdów, Portugalia powinna być uprawniona do otrzymywania i dostarczania danych osobowych zgodnie z art. 12 decyzji 2008/615/WSiSW.
- (10) Art. 33 decyzji 2008/615/WSiSW przyznaje Radzie uprawnienia wykonawcze w celu przyjęcia środków niezbędnych do wykonania wspomnianej decyzji, w szczególności w odniesieniu do otrzymywania i dostarczania danych osobowych, co przewidziano we wspomnianej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 210 z 6.8.2008, s. 1.

⁽²⁾ Opinia z dnia 7 lutego 2018 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Decyzja Rady 2008/616/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie wdrożenia decyzji 2008/615/WSiSW w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej (Dz.U. L 210 z 6.8.2008, s. 12).

- (11) Ponieważ warunki rozpoczęcia wykonywania tych uprawnień wykonawczych zostały dopełnione, a tryb postępowania w tym względzie został zachowany, należy przyjąć decyzję wykonawczą w sprawie rozpoczęcia w Portugalii zautomatyzowanej wymiany danych w odniesieniu do danych rejestracyjnych pojazdów, aby to państwo członkowskie mogło otrzymywać i dostarczać dane osobowe zgodnie z art. 12 decyzji 2008/615/WSiSW.
- (12) Dania, Irlandia i Zjednoczone Królestwo są związane decyzją 2008/615/WSiSW, a zatem biorą udział w przyjęciu i stosowaniu niniejszej decyzji, która wykonuje decyzję 2008/615/WSiSW,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Do celów zautomatyzowanego przeszukiwania danych rejestracyjnych pojazdów Portugalia jest uprawniona do otrzymywania i dostarczania danych osobowych na mocy art. 12 decyzji 2008/615/WSiSW od dnia 15 marca 2018 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejszą decyzję stosuje się zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 marca 2018 r.

W imieniu Rady
V. RADEV
Przewodniczący

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL