

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 379/2014

z dnia 7 kwietnia 2014 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych 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) Operatorzy i personel uczestniczący w użytkowaniu określonych statków powietrznych muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (2) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja powinna przyjąć niezbędne przepisy wykonawcze dotyczące ustanowienia warunków bezpiecznego użytkowania statków powietrznych. Przepisy te powinny przede wszystkim uwzględniać stopień skomplikowania statków powietrznych, organizacji i operacji wykonywanych przy użyciu statków powietrznych, a także ryzyko związane z różnymi rodzajami operacji.
- (3) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanowiono przepisy wykonawcze dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców. Należy również ustanowić przepisy dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców, aby zapewnić zgodność z podstawowymi zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 oraz umożliwić jego stosowanie. Ponadto należy odpowiednio uwzględnić specyfikę niektórych operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców, mających początek i koniec na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, stosownie do ich skali i zakresu oraz związanego z nimi ryzyka.
- (4) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 800/2013⁽³⁾ zmienia rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w celu uwzględnienia przepisów dotyczących operacji niezarobkowych według stopnia skomplikowania statku powietrznego. Konieczna jest również zmiana rozporządzenia (UE) nr 965/2012, aby odzwierciedlić aktualny stan wiedzy oraz zapewnić proporcjonalne środki w odniesieniu do niektórych ściśle określonych rodzajów działalności wykonywanych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne oraz zaangażowanych w nie organizacji.

⁽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) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 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 227 z 24.8.2013, s. 1).

- (5) Należy również dodać przepisy dotyczące operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców, uwzględniając poszczególne aspekty tych operacji oraz związane z nimi ryzyko. Ze względu na proporcjonalność nie byłoby właściwe poddanie wymogowi certyfikacji wszystkich operatorów wykonujących operacje zarobkowe, a zwłaszcza operatorów wykonujących zarobkowe operacje specjalistyczne. Chociaż działalność tych operatorów ma charakter zarobkowy, będą oni podlegali wymogowi zgłoszenia zdolności zamiast certyfikacji. Ze względów bezpieczeństwa należy jednak określić warunki dotyczące niektórych zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, które powodują zagrożenie dla osób trzecich na ziemi, i dlatego też operacje te powinny podlegać wymogowi uzyskania zezwolenia.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (7) Aby zapewnić sprawny przebieg procesu transformacji i zachowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie operacji lotniczych. Należy zatem uwzględnić wymagania techniczne i procedury administracyjne uzgodnione pod auspicjami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz europejskich Wspólnych Władz Lotniczych do dnia 30 czerwca 2009 r., jak również obowiązujące przepisy wynikające ze specyfiki danego kraju.
- (8) Branży lotniczej i organom administracji państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do nowych ram prawnych.
- (9) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców, balonów 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 Traktatu.
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 i które wykorzystywane są do operacji zarobkowego transportu lotniczego, uprawnień i obowiązków posiadaczy certyfikatów, oraz warunków, w których – ze względów bezpieczeństwa – przeprowadzanie operacji lotniczych może być 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 i niezarobkowe operacje przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, oraz sprawowania nadzoru nad nimi.
4. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczegółowe przepisy dotyczące warunków, w których niektóre zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka podlegają wymogowi uzyskania zezwolenia ze względów bezpieczeństwa, oraz warunków wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczenia, zawieszania lub cofania zezwoleń.

5. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych w rozumieniu art. 1 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

6. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów i sterowców na uwięzi oraz lotów wykonywanych przy użyciu balonów na uwięzi.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w akapicie pierwszym dodaje się punkty w brzmieniu:

„7) »operacje specjalistyczne« oznaczają wszelkie operacje inne niż zarobkowy transport lotniczy, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności takiej, jak działalność z zakresu rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej;

8) »zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka« oznaczają wszelkie zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych prowadzone nad obszarem, gdzie w sytuacji awaryjnej istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo osób trzecich na ziemi, lub według ustaleń właściwego organu dla miejsca, w którym operacja jest prowadzona – wszelkie zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych, które, ze względu na swoją specyfikę oraz środowisko lokalne, w którym są prowadzone, stwarzają wysokie ryzyko, w szczególności dla osób trzecich na ziemi;

9) »lot zapoznawczy« oznacza każdy lot wykonywany za wynagrodzeniem lub w oparciu o inne stosowne świadczenie wzajemne, polegający na wykonaniu krótkiego lotu okrężnego, oferowany przez zatwierdzonej organizację szkoleniową lub organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, którego celem jest pozyskanie nowych adeptów lub nowych członków;

10) »lot zawodniczy« oznacza wszelką aktywność lotniczą, w ramach której statek powietrzny jest wykorzystywany w wyścigach lub zawodach lotniczych, jak również na potrzeby przygotowań do wyścigów lub zawodów lotniczych lub w celu dotarcia na miejsce wyścigu lub zawodów oraz powrotu z tego miejsca;

11) »lot pokazowy« oznacza wszelką aktywność lotniczą wykonywaną rozmyślnie w celach pokazowych lub rozrywkowych na zapowiedzianej otwartej imprezie publicznej, w tym w także gdy statek powietrzny wykorzystywany jest na potrzeby przygotowań do lotu pokazowego oraz w celu dotarcia na miejsce zapowiedzianej imprezy i powrotu z tego miejsca.”;

b) w akapicie drugim liczbę „VII” zastępuje się liczbą „VIII”;

3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Operatorzy prowadzący operacje CAT rozpoczynające się i kończące na tym samym lotnisku/w tym samym miejscu operacji lotniczej, prowadzone przy użyciu samolotów w klasie osiągow B lub nieskomplikowanych śmigłowców, muszą przestrzegać odpowiednich przepisów załączników III i IV.”;

b) ust. 3, 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„3. Operatorzy skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym uczestniczący w operacjach niezarobkowych zgłaszają posiadanie zdolności i środków pozwalających im na wypełnienie ich obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i na eksploatację tego statku zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VI. Natomiast prowadząc niezarobkowe operacje specjalistyczne, operatorzy ci eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VIII.

4. Operatorzy samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce, a także balonów i szybowców, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym niezarobkowych operacjach specjalistycznych, eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

5. Organizacje szkoleniowe, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzone zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, przeprowadzając loty szkoleniowe do, w granicach lub z Unii, eksploatują:

- a) skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VI;
- b) samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym inne niż skomplikowane samoloty i śmigłowce, a także balony i szybowce, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;
- c) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Operatorzy eksploatują statek powietrzny do celów zarobkowych operacji specjalistycznych wyłącznie zgodnie z przepisami załączników III i VIII.

7. Loty odbywające się bezpośrednio przed operacjami specjalistycznymi, w ich trakcie lub bezpośrednio po nich i bezpośrednio związane z tymi operacjami są wykonywane, stosownie do przypadku, zgodnie z ust. 3, 4 i 6. Z wyjątkiem operacji spadochronowych, na pokładzie nie może znajdować się więcej niż sześć osób niezbędnych do wykonania misji, nie licząc członków załogi.”;

4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

- a) skreśla się ust. 1;
- b) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 1 i 6, następujące operacje przy użyciu statków powietrznych z napędem silnikowym innych niż skomplikowane statki powietrzne mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII:

- a) loty, w których kosztach partycypują osoby fizyczne, pod warunkiem że w bezpośrednich kosztach partycypują wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego, w tym pilot, a liczba osób partycypujących w bezpośrednich kosztach wynosi maksymalnie sześć;
- b) loty zawodnicze lub loty pokazowe, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;
- c) loty zapoznawcze, zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.”;

5) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Operacje CAT wykonywane śmigłowcami, operacje CAT wykonywane balonami oraz operacje CAT wykonywane szybowcami muszą spełniać wymagania krajowe.”;

- b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Operacje niezarobkowe, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne, przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym, a także zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców, muszą być nadal wykonywane zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi dotyczącymi ograniczenia czasu lotu do czasu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.”;

6) w art. 10 ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w lit. a) wyrażenie „załącznika III” zastępuje się wyrażeniem „załącznika II i III”;
- b) w lit. b) wyrażenie „załączników V, VI i VII” zastępuje się wyrażeniem „załączników II, V, VI i VII”;

7) w art. 10 dodaje się ust. 4, 5, 6 i 7 w brzmieniu:

„4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 akapit drugi, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów załączników II, III, VII i VIII do operacji specjalistycznych do dnia 21 kwietnia 2017 r.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 akapit drugi, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów załączników II, III i IV do:

- a) operacji zarobkowego transportu lotniczego rozpoczynających się i kończących na tym samym lotnisku/w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych przy użyciu samolotów o klasie osiągnięć B lub nieskomplikowanych śmigłowców do dnia 21 kwietnia 2017 r.; oraz
- b) operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców do dnia 21 kwietnia 2017 r.

6. W przypadku skorzystania przez państwo członkowskie z odstępstwa przewidzianego w ust. 5 lit. a) zastosowanie mają następujące przepisy:

- a) w odniesieniu do samolotów – załącznik III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 oraz odpowiednie zwolnienia krajowe zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91;
- b) w odniesieniu do śmigłowców – wymagania krajowe.

7. W przypadku skorzystania z odstępstw przewidzianych w ust. 3, 4 i 5 państwo członkowskie powiadamia o tym fakcie Komisję i Agencję. W powiadomieniu tym podaje się powody odstępstwa oraz okres, przez który będzie stosowane, jak również określa się program wdrożenia planowanych działań i stosowne ramy czasowe.”;

- 8) w załącznikach I–VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 9) w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 dodaje się załącznik VIII (część SPO) zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2014 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 7 kwietnia 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1) W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie „Definicje terminów używanych w załącznikach II–VIII”;

b) dodaje się punkt w brzmieniu:

„11a) »Masa własna balonu« oznacza masę ustaloną poprzez zważenie balonu wraz z całym zainstalowanym w nim wyposażeniem określonym w instrukcji użytkowania w locie (AFM).”;

c) pkt 40 otrzymuje brzmienie:

„40) »Umowa leasingu bez załogi« oznacza porozumienie zawarte pomiędzy przedsiębiorstwami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany w ramach certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingobiorcy lub – w przypadku operacji zarobkowych innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego – na odpowiedzialność najemcy.”;

d) dodaje się punkt w brzmieniu:

„117a) »Specjalista zadaniowy« oznacza osobę wyznaczoną przez operatora lub osobę trzecią albo działającą jako przedsiębiorstwo, która wykonuje na ziemi zadania bezpośrednio związane z zadaniem specjalistycznym lub wykonuje zadania specjalistyczne na pokładzie statku powietrznego lub ze statku powietrznego.”;

e) pkt 120 otrzymuje brzmienie:

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

f) pkt 127 otrzymuje brzmienie:

„127) »Umowa leasingu z załogą« oznacza porozumienie:

— w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego – między przewoźnikami lotniczymi, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingodawcy, lub

— w przypadku operacji zarobkowych innych niż operacje zarobkowego transportu lotniczego – między operatorami, zgodnie z którym statek powietrzny jest użytkowany na odpowiedzialność leasingodawcy.”;

2) w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ARO.GEN.120 lit. d) pkt 1 po słowie „zatwierdzeniu” dodaje się przecinek oraz słowa „zezwoleniu na operacje specjalistyczne”;

b) w ARO.GEN.200 lit. c) po słowach „certyfikowane” dodaje się słowa „lub posiadają zezwolenie udzielone”;

c) w ARO.GEN.205 lit. a) po słowach „pierwszą certyfikacją” dodaje się przecinek oraz słowa „zezwoleniem na operacje specjalistyczne”;

d) w ARO.GEN.205 lit. b) po słowie „certyfikacji” dodaje się przecinek oraz słowa „udzielania zezwoleń”;

e) w ARO.GEN.220 lit. a):

(i) dodaje się punkt w brzmieniu:

„4a) procesu udzielania zezwoleń na prowadzenie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka oraz ciągłego nadzoru nad posiadaczem zezwolenia;”;

(ii) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) nadzoru nad osobami i organizacjami prowadzącymi działalność na terytorium państwa członkowskiego, ale nadzorowanymi, certyfikowanymi lub posiadającymi zezwolenie udzielone przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub przez Agencję, zgodnie z ustaleniami między tymi organami;”;

(iii) w pkt 9 po słowie „certyfikacji” dodaje się słowa „wymogowi uzyskania zezwolenia”;

f) w ARO.GEN.220 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Właściwy organ prowadzi wykaz wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów i zezwoleń na operacje specjalistyczne dla organizacji oraz otrzymanych przez siebie zgłoszeń.”;

g) w ARO.GEN.300 lit. a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) spełnienie wymagań mających zastosowanie do organizacji lub rodzajów operacji, przed wydaniem, stosownie do przypadku, certyfikatu, zatwierdzenia lub zezwolenia;

2) ciągle spełnianie stosownych wymagań przez organizację, które certyfikował, operacje specjalistyczne, na które udzielił zezwolenia, oraz organizację, od których otrzymał zgłoszenie.”;

h) w ARO.GEN.305 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) W przypadku organizacji zgłaszających swoją działalność właściwemu organowi program nadzoru uwzględnia specyfikę organizacji, złożoność prowadzonej przez nią działalności i wyniki wcześniejszych działań nadzorczych oraz ocenę ryzyka związanego z rodzajem prowadzonej działalności. Program ten obejmuje audyty i inspekcje, w tym, stosownie do przypadku, inspekcje na płycie i inspekcje niezapowiedziane.”;

(ii) dodaje się lit. d1) w brzmieniu:

„d1) W przypadku organizacji posiadających zezwolenie na operacje specjalistyczne program nadzoru opracowuje się zgodnie z lit. d) oraz uwzględnia się w nim również przebieg wcześniejszego i obecnego postępowania o udzielenie zezwolenia oraz okres ważności zezwolenia.”;

i) w ARO.GEN.350 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Właściwy organ stwierdza nieprawidłowości poziomu 1 w przypadku wykrycia znaczących niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, procedurami i instrukcjami organizacji, warunkami zatwierdzenia, certyfikatu lub zezwolenia na operacje specjalistyczne, bądź z treścią zgłoszenia, które obniżają ogólne bezpieczeństwo lub poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.”;

j) w ARO.GEN.350 lit. b), odpowiednio, pkt 2 i 3 po słowach „certyfikatu organizacji” dodaje się słowa „lub zezwolenia na operacje specjalistyczne”;

- k) w ARO.GEN.350 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Właściwy organ stwierdza nieprawidłowości poziomu 2 w przypadku wykrycia znaczących niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, procedurami i instrukcjami organizacji, warunkami zatwierdzenia, certyfikatu lub zezwolenia na operacje specjalistyczne, bądź z treścią zgłoszenia, które mogą obniżyć ogólne bezpieczeństwo lub zagrażać bezpieczeństwu lotu.”;
- l) w ARO.GEN.350 lit. d) pkt 1 po słowie „certyfikatu” dodaje się przecinek oraz słowa „zezwolenia na operacje specjalistyczne”;
- m) w ARO.GEN.350 lit. e) po słowach „organizacji certyfikowanej” dodaje się słowa „lub posiadającej zezwolenie udzielone”;
- n) w ARO.GEN.355 lit a) odwołanie do rozporządzenia Komisji (UE) nr 290/2012 zastępuje się odwołaniem do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011;
- o) dodaje się ARO.GEN.360 w brzmieniu:

„ARO.GEN.360 Nieprawidłowości i środki egzekwujące – wszyscy operatorzy

Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub w inny sposób uzyskane zostaną dowody wskazujące na istnienie po stronie operatora podlegającego wymaganiom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisach wykonawczych niezgodności ze stosownymi wymaganiami, właściwy organ, który stwierdził istnienie niezgodności, podejmuje środki egzekwujące konieczne do zapobieżenia dalszemu istnieniu niezgodności.”;

- p) w ARO.OPS.100 dodaje się lit. c) w brzmieniu:
- „c) Właściwy organ może określić szczególne ograniczenia operacyjne. Ograniczenia te są dokumentowane w specyfikacjach operacyjnych.”;
- q) w PODCZĘŚCI OPS dodaje się SEKCJĘ Ia w brzmieniu:

„SEKCJA Ia

Udzielanie zezwoleń na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka

ARO.OPS.150 Udzielanie zezwoleń na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka

- a) W momencie otrzymania wniosku o wydanie zezwolenia na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka właściwy organ dla operatora weryfikuje dokumentację operatora dotyczącą oceny ryzyka oraz jego standardowe procedury operacyjne (SOP) dotyczące planowanej operacji lub planowanych operacji, opracowane zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w załączniku VIII (część SPO).
- b) Jeśli właściwy organ dla operatora stwierdzi, że ocena ryzyka i SOP są zgodne z wymaganiami, właściwy organ wydaje zezwolenie, które określono w załączniku VI. Zezwolenie może zostać wydane na czas określony lub bezterminowo. Warunki, na jakich operatorowi udzielono zezwolenia na prowadzenie jednej lub większej liczby zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, określa się w zezwoleniu.
- c) W momencie otrzymania wniosku o zmianę zezwolenia właściwy organ dla operatora postępuje zgodnie z lit. a) i b). Określa on warunki, na jakich operator może prowadzić działalność w okresie wprowadzania zmiany, chyba że uzna, że zezwolenie należy zawiesić.
- d) W momencie otrzymania wniosku o odnowienie zezwolenia właściwy organ dla operatora postępuje zgodnie z lit. a) i b). Może on uwzględnić przebieg wcześniejszego postępowania o udzielenie zezwolenia oraz działania nadzorcze.

- e) Bez uszczerbku dla wszelkich dodatkowych środków egzekwujących, w przypadku gdy operator wdroży zmiany, nie przekazawszy uprzednio zmienionej oceny ryzyka i SOP, właściwy organ dla operatora zawiesza, ogranicza lub cofa zezwolenie.
- f) W momencie otrzymania wniosku o wydanie zezwolenia na transgraniczne zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka właściwy organ dla operatora weryfikuje dokumentację operatora dotyczącą oceny ryzyka oraz jego standardowe procedury operacyjne (SOP) w porozumieniu z właściwym organem dla miejsca, w którym planuje się przeprowadzenie operacji. Jeśli oba organy stwierdzą, że ocena ryzyka i SOP są zgodne z wymaganiami, właściwy organ dla operatora wydaje zezwolenie.

ARO.OPS.155 Umowy leasingu

- a) Właściwy organ zatwierdza umowę leasingu dotyczącą statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim lub operatora z państwa trzeciego, jeżeli operator SPO wykazał zgodność z ORO.SPO.100.
- b) Zatwierdzenie umowy dotyczącej brania w leasing bez załogi jest zawieszane lub cofane w przypadku zawieszenia lub cofnięcia świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego.”;
- r) w ARO.OPS.200 lit. b) pkt 2 po słowach „operacji niezarobkowych” dodaje się słowa „i operacji specjalistycznych”;
- s) ARO.OPS.210 otrzymuje brzmienie:

„ARO.OPS.210 Określenie odległości lub obszaru lokalnego

Właściwy organ może określić odległość lub obszar lokalny na potrzeby operacji.”;

- t) w podczęści OPS dodaje się SEKCJĘ III w brzmieniu:

„SEKCJA III

Nadzór nad operacjami

ARO.OPS.300 Loty zapoznawcze

Właściwy organ może ustanowić dodatkowe warunki dotyczące lotów zapoznawczych wykonywanych zgodnie z częścią NCO na terytorium państwa członkowskiego. Warunki te muszą zapewniać bezpieczeństwo operacji i muszą być proporcjonalne.”;

- u) w dodatku I:
 - (i) podtytuł otrzymuje brzmienie: „(Zakres zatwierdzenia dla przewoźników lotniczych)”;
 - (ii) skreśla się słowa „operacje zarobkowe specjalne” oraz przypis 2;
- v) w dodatku II skreśla się powtórzone słowo „Start”, a przypis 10 otrzymuje brzmienie:

„(10) Wpisać odpowiednią kategorię podejścia precyzyjnego: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB lub CAT IIIC. Wpisać minimalną widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jedna linia dla każdej wymienionej kategorii podejścia.”;
- w) w dodatku V pod słowami „Operacje niezarobkowe” dodaje się słowa „Operacje specjalistyczne”;
- x) dodaje się dodatek VI w brzmieniu:

„Dodatek VI

ZEZWOLENIE NA ZAROBKOWE OPERACJE SPECJALISTYCZNE WYSOKIEGO RYZYKA	
Organ wydający ⁽¹⁾ :	
Nr zezwolenia ⁽²⁾ :	
Nazwa operatora ⁽³⁾ :	
Adres operatora ⁽⁴⁾ :	
Telefon ⁽⁵⁾ :	
Faks:	
E-mail:	
Model statku powietrznego i znaki rejestracyjne ⁽⁶⁾ :	
Operacje specjalistyczne objęte zezwoleniem ⁽⁷⁾ :	
Obszar lub miejsce prowadzenia operacji objęte zezwoleniem ⁽⁸⁾ :	
Szczególne ograniczenia ⁽⁹⁾ :	
Niniejszym potwierdza się, że posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowej operacji specjalistycznej (zarobkowych operacji specjalistycznych) wysokiego ryzyka zgodnie z treścią niniejszego zezwolenia, standardowymi procedurami operacyjnymi operatora, załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz jego przepisami wykonawczymi.	
Data wydania ⁽¹⁰⁾ :	Imię i nazwisko oraz podpis ⁽¹¹⁾ :
	Tytuł:

FORMULARZ EASA 151 wydanie 1

(1) Nazwa i dane kontaktowe właściwego organu.

(2) Wstawić odpowiedni numer zezwolenia.

(3) Wstawić zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis „Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą” (doing business as, DBA).

(4) Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.

(5) Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.

(6) Należy wpisać – zgodnie z systematyką Zespołu ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Zarobkowego (CAST)/ICAO – oznaczenie marki, modelu i serii statku powietrznego, bądź serii głównej, jeżeli została ona oznaczona (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Systematyka CAST/ICAO dostępna jest na stronie: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Znaki rejestracyjne należy wymienić w wykazie zatwierdzeń szczególnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w wykazie zatwierdzeń szczególnych umieszcza się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

(7) Podać rodzaj operacji, np. rolnicze, budowlane, wykonywanie fotografii, miernictwo, obserwacja i patrolowanie, reklama powietrzna.

(8) Wymienić obszary geograficzne lub miejsca prowadzenia operacji objęte zezwoleniem (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub rejonów informacji powietrznej, albo granic narodowych lub regionalnych).

(9) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko dzień itp.).

(10) Data wydania zezwolenia (dd-mm-rrrr).

(11) Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo zezwolenie można opatrzyć oficjalną pieczęcią.”

- 3) w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:
- a) wszystkie odwołania do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 zastępuje się odwołaniami do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽¹⁾;
 - b) wszystkie odwołania do rozporządzenia (UE) nr 290/2012 zastępuje się odwołaniami do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
 - c) ORO.GEN.005 otrzymuje brzmienie:

„Niniejszy załącznik ustanawia wymagania obowiązujące przewoźników lotniczych prowadzących:

 - a) operacje zarobkowego transportu lotniczego (CAT);
 - b) zarobkowe operacje specjalistyczne;
 - c) niezarobkowe operacje przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym;
 - d) niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym.”;
 - d) w ORO.GEN.105 po słowach „obowiązkowi certyfikacji” dodaje się słowa „lub wymogowi uzyskania zezwolenia na operacje specjalistyczne”;
 - e) w ORO.GEN.110 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Operator odpowiada za eksploatację statku powietrznego zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz, stosownie do przypadku, odpowiednimi wymaganiami niniejszego załącznika oraz treścią posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) lub zezwolenia na operacje specjalistyczne (zezwolenie SPO) lub zgłoszenia.”;
 - f) w ORO.GEN.110 lit. c) po słowie „certyfikatu” dodaje się przecinek oraz słowa „zezwolenia SPO”;
 - g) w ORO.GEN.110 dodaje się literę w brzmieniu:

„k) Niezależnie od przepisów lit. j), operator szybowca lub balonu lub lotów, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku/w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu

 - (i) jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg lub MOPSC nie większej niż 5; lub
 - (ii) jednosilnikowych śmigłowców z napędem silnikowym o MOPSC nie większej niż 5 innych niż skomplikowane śmigłowce,

zapewnia odbycie przez załogę lotniczą odpowiedniego szkolenia lub odprawy, aby zapewnić im umiejętność rozpoznawania niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych wnoszonych na pokład przez pasażerów lub jako ładunek.”;
 - h) w ORO.GEN.115:
 - (i) tytuł otrzymuje brzmienie: „Wniosek o wydanie AOC”;
 - (ii) w lit. a) słowo „operatora” zastępuje się słowami „przewoźnika lotniczego”;

⁽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 zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

- i) w ORO.GEN.120 dodaje się literę w brzmieniu:
- „d) Jeżeli operator podlegający wymogowi uzyskania zezwolenia SPO pragnie zastosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań, musi spełnić wymagania lit. b), jeśli takie alternatywne sposoby spełnienia wymagań wpływają na standardowe procedury operacyjne stanowiące część zezwolenia, oraz wymagania lit. c) w odniesieniu do zgłoszonej części swojej organizacji i operacji.”;
- j) tytuł ORO.GEN.125 otrzymuje brzmienie: „Warunki zatwierdzenia i uprawnień posiadacza AOC”;
- k) tytuł ORO.GEN.130 otrzymuje brzmienie: „Zmiany dotyczące posiadacza AOC”;
- l) tytuł ORO.GEN.135 otrzymuje brzmienie: „Utrzymanie ważności AOC”;
- m) w ORO.GEN.140 lit. a) po słowie „certyfikacji” dodaje się przecinek oraz słowa „wymogowi uzyskania zezwolenia SPO”;
- n) w ORO.GEN.140 lit. b) po słowach „Dostęp do statków powietrznych, o których mowa w lit. a)” dodaje się słowa „w przypadku CAT” oraz przecinek po tych słowach;
- o) ORO.GEN.205 otrzymuje brzmienie:

„ORO.GEN.205 Działania zleczone

- a) Operator dopilnowuje, by w przypadku zlecenia lub zakupienia dowolnej części swojej działalności zleczone albo zakupione usługi lub produkty spełniały stosowne wymagania.
- b) W przypadku gdy certyfikowany operator lub posiadacz zezwolenia SPO zleca prowadzenie dowolnej części swojej działalności organizacji, która sama nie jest certyfikowana lub nie uzyskała zezwolenia zgodnie z przepisami niniejszej części na prowadzenie takiej działalności, organizacja, której udzielono zlecenia, działa na podstawie zatwierdzenia uzyskanego od operatora. Organizacja zlecająca dopilnowuje, by właściwy organ miał dostęp do organizacji, której udzielono zlecenia, w celu stwierdzenia zachowania ciągłej zgodności ze stosownymi wymaganiami.”;
- p) w ORO.AOC.100 lit. a) słowa „zarobkowych operacji lotniczych” zastępuje się słowami „operacji zarobkowego transportu lotniczego”;
- q) w ORO.AOC.100 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) Operator przedstawia właściwemu organowi następujące informacje:

- 1) oficjalną nazwę i nazwę handlową, adres oraz adres korespondencyjny wnioskodawcy;
- 2) opis proponowanej działalności, w tym typ/typy oraz liczbę statków powietrznych, które mają być eksploatowane;
- 3) opis systemu zarządzania, w tym strukturę organizacyjną;
- 4) imię i nazwisko kierownika odpowiedzialnego;
- 5) imiona i nazwiska osób wyznaczonych zgodnie z wymaganiem ORO.AOC.135 lit. a) wraz z ich kwalifikacjami i doświadczeniem;
- 6) egzemplarz instrukcji operacyjnej wymaganej przepisem ORO.MLR.100;
- 7) oświadczenie, że całość dokumentacji wysłanej właściwemu organowi została sprawdzona przez wnioskodawcę i uznana za spełniającą stosowne wymagania.

- c) Wnioskodawcy wykazują właściwemu organowi, że:
- 1) spełniają wszystkie stosowne wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w niniejszym załączniku, w załączniku IV (część CAT) i załączniku V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia;
 - 2) wszystkie eksploatowane przez nich statki powietrzne posiadają świadectwo zdatności do lotu (Certificate of Airworthiness, CofA) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012; oraz
 - 3) struktura ich organizacji i zarządzania jest odpowiednia i dopasowana do skali i zakresu prowadzonych operacji.”;
- r) w ORO.AOC.125 lit. a) pkt 1 ppkt (ii) słowo „zarobkowych” zastępuje się słowami „zarobkowego transportu lotniczego”;
- s) w ORO.DEC.100 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „Operator skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym wykonujący operacje niezarobkowe lub niezarobkowe operacje specjalistyczne oraz operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi:”;
- t) po PODCZĘŚCI DEC – ZGŁOSZENIE dodaje się podczęść w brzmieniu:

„PODCZĘŚĆ SPO

ZAROBKOWE OPERACJE SPECJALISTYCZNE

ORO.SPO.100 Wspólne wymagania dotyczące operatorów wykonujących zarobkowe operacje specjalistyczne

- a) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne, oprócz spełnienia wymagań ORO.DEC.100, musi również spełniać wymagania ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 i ORO.AOC.150.
- b) Statek powietrzny musi posiadać świadectwo zdatności do lotu (CofA) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub musi być wzięty w leasing zgodnie z lit. c).
- c) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu oraz spełnić następujące warunki:
 - 1) w przypadku gdy bierze statek powietrzny operatora z państwa trzeciego w leasing z załogą:
 - (i) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003 oraz niniejszym rozporządzeniem;
 - (ii) statek powietrzny z państwa trzeciego posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do konwencji ICAO;
 - (iii) czas trwania leasingu z załogą nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy; lub
 - 2) w przypadku gdy bierze statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim w leasing z załogą:
 - (i) zidentyfikowano potrzebę operacyjną, która nie może zostać zaspokojona poprzez leasing statku powietrznego zarejestrowanego w UE;
 - (ii) czas trwania leasingu bez załogi nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;
 - (iii) zapewniona jest zgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 2042/2003;

(iv) statek powietrzny jest wyposażony zgodnie z załącznikiem VIII [część SPO].

ORO.SPO.110 Udzielanie zezwoleń na zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka

- a) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi wystąpić o zezwolenie wydawane przez właściwy organ dla operatora i uzyskać je przed rozpoczęciem zarobkowej operacji specjalistycznej wysokiego ryzyka:
- 1) która jest przeprowadzana nad obszarem, gdzie w sytuacji awaryjnej istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo osób trzecich na ziemi; lub
 - 2) która – według ustaleń właściwego organu dla miejsca, w którym operacja jest prowadzona – ze względu na swoją specyfikę oraz środowisko lokalne, w którym jest prowadzona, jest źródłem wysokiego ryzyka, w szczególności dla osób trzecich na ziemi.
- b) Operator przedstawia właściwemu organowi następujące informacje:
- 1) oficjalną nazwę i nazwę handlową, adres oraz adres korespondencyjny wnioskodawcy;
 - 2) opis systemu zarządzania, w tym strukturę organizacyjną;
 - 3) opis proponowanej działalności, w tym typ/typy oraz liczbę statków powietrznych, które mają być eksploatowane;
 - 4) dokumentację dotyczącą oceny ryzyka oraz odpowiednie standardowe procedury operacyjne, wymagane na podstawie SPO.OP.230;
 - 5) oświadczenie, że całość dokumentacji wysłanej właściwemu organowi została sprawdzona przez operatora i uznana za spełniającą stosowne wymagania.
- c) Wniosek o wydanie zezwolenia lub wprowadzenie do niego zmiany składa się w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ, z uwzględnieniem stosownych wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych.

ORO.SPO.115 Zmiany

- a) Wszelkie zmiany mające wpływ na zakres zezwolenia lub operacje objęte zezwoleniem wymagają uprzedniego zatwierdzenia ze strony właściwego organu. Wszelkie zmiany nieuwzględnione w początkowej ocenie ryzyka powodują konieczność przedłożenia właściwemu organowi zmienionej oceny ryzyka oraz SOP.
- b) Wniosek o zatwierdzenie zmiany składa się przed wprowadzeniem takiej zmiany, aby umożliwić właściwemu organowi stwierdzenie ciągłej zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz wprowadzenie, w razie konieczności, poprawek do zezwolenia. Operator dostarcza właściwemu organowi wszelkie odpowiednie dokumenty.
- c) Daną zmianę wolno wprowadzić wyłącznie po uzyskaniu od właściwego organu formalnego zatwierdzenia zgodnie z ARO.OPS.150.
- d) Podczas wprowadzania takich zmian operator prowadzi działalność zgodnie ze stosownymi warunkami określonymi przez właściwy organ.

ORO.SPO.120 Utrzymanie ważności

- a) Operator posiadający zezwolenie na operacje specjalistyczne przestrzega zakresu i uprawnień określonych w zezwoleniu.

- b) Posiadane przez operatora zezwolenie zachowuje ważność pod warunkiem, że:
- 1) operator spełnia odpowiednie wymagania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących postępowania z nieprawidłowościami określonych w ORO.GEN.150;
 - 2) właściwy organ ma zapewniony dostęp do operatora zgodnie z ORO.GEN.140 do celów stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych; oraz
 - 3) nie zrzeciono się zezwolenia ani nie zostało ono cofnięte.
- b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu zezwolenia należy je niezwłocznie zwrócić właściwemu organowi.”;
- u) ORO.MLR.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Treść instrukcji operacyjnej musi odzwierciedlać wymagania określone w – odpowiednio – niniejszym załączniku, załączniku IV (część CAT), załączniku V (część SPA), załączniku VI (część NCC) i załączniku VIII (część SPO) oraz nie może być sprzeczna z – odpowiednio – warunkami specyfikacji operacyjnych dla certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), zezwoleniem SPO bądź zgłoszeniem i towarzyszącym mu wykazem zatwierdzeń szczególnych.”;
- v) w ORO.MLR.100 dodaje się lit. g1) w brzmieniu:
- „g1) W odniesieniu do wszelkich zmian związanych ze standardowymi procedurami operacyjnymi objętymi zezwoleniem posiadacz zezwolenia SPO musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie, zanim dana zmiana zacznie obowiązywać.”;
- w) w ORO.MLR.100 lit. h) po słowach „Nie naruszając przepisów lit. g)” dodaje się słowa „i g1)”;
- x) w ORO.MLR.101 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „Z wyjątkiem operacji przy użyciu jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MOPSC wynoszącej 5 lub jednosilnikowych nieskomplikowanych śmigłowców o MOPSC wynoszącej 5, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych według VFR w dzień, a także operacji z użyciem szybowców i balonów, podstawowa struktura instrukcji operacyjnej jest następująca.”;
- y) ORO.MLR.115 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Następującą dokumentację przechowuje się przez co najmniej 5 lat:
- 1) w przypadku operatorów CAT, dokumentację dotyczącą działalności, o której mowa w ORO.GEN.200;
 - 2) w przypadku operatorów, którzy dokonali zgłoszenia, kopię zgłoszenia operatora, szczegółowe informacje na temat posiadanych zatwierdzeń i instrukcji operacyjnej;
 - 3) w przypadku posiadaczy zezwolenia SPO, oprócz dokumentacji, o której mowa w lit. a) pkt 2, dokumentację dotyczącą oceny ryzyka przeprowadzonej zgodnie z SPO.OP.230 oraz odpowiednie standardowe procedury operacyjne.”;
- z) w ORO.MLR.115 lit. b) pkt 4 po słowach „w tym” dodaje się słowa „w stosownych przypadkach”;
- aa) w ORO.SEC.100.A tytuł otrzymuje brzmienie:

„**ORO.SEC.100 Ochrona kabiny załogi lotniczej – samoloty**”;

ab) w ORO.SEC.100.H tytuł otrzymuje brzmienie:

„ORO.SEC.105 Ochrona kabiny załogi lotniczej – śmigłowce”;

ac) ORO.FC.005 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.005 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania, które operator musi spełnić w zakresie wykszolenia, doświadczenia i kwalifikacji załogi lotniczej, i obejmuje:

- a) SEKCJĘ 1, w której określono wspólne wymagania mające zastosowanie zarówno do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, jak i do wszelkich operacji zarobkowych;
- b) SEKCJĘ 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego, z wyjątkiem:
 - 1) operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu szybowców lub balonów; lub
 - 2) operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej oraz w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:
 - jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg lub MOPSC wynoszącej 5, lub
 - jednosilnikowych śmigłowców z napędem silnikowym innych niż skomplikowane śmigłowce, o MOPSC wynoszącej 5;
- c) SEKCJĘ 3, w której określono dodatkowe wymagania dotyczące zarobkowych operacji specjalistycznych oraz operacji, o których mowa w lit. b) pkt 1 i 2.”;

ad) w ORO.FC.105:

(i) w lit. c) zdanie pierwsze dodaje się na początku słowa „W przypadku operacji zarobkowych przy użyciu samolotów i śmigłowców” oraz przecinek po tych słowach;

(ii) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Przepisy lit. c) nie mają zastosowania w przypadku:

- 1) samolotów o klasie osiągów B uczestniczących w operacjach zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych według VFR w dzień; oraz
- 2) operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej lub w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu jednosilnikowych śmigłowców z napędem silnikowym innych niż skomplikowane śmigłowce, o MOPSC wynoszącej 5.”;

ae) ORO.FC.145 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) W przypadku operacji CAT, programy szkoleń i sprawdzianów, w tym plany tematyczne oraz wykorzystanie poszczególnych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD), są zatwierdzane przez właściwy organ.”;

af) po ORO.FC.H.250 dodaje się SEKCJĘ w brzmieniu:

„SEKCJA 3

Dodatkowe wymagania dotyczące zarobkowych operacji specjalistycznych oraz operacji CAT, o których mowa w ORO.FC.005 lit. b) pkt 1 i 2

ORO.FC.330 Szkolenia okresowe i sprawdziany – sprawdzian umiejętności u operatora

- a) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdziany umiejętności w celu wykazania się fachowością w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych, które obejmują istotne aspekty związane z zadaniami specjalistycznymi opisanymi w instrukcji operacyjnej.
 - b) Szczególną uwagę zwraca się na operacje wykonywane według IFR lub w nocy.
 - c) Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. Okres ważności liczy się od końca miesiąca, w którym przeprowadzono sprawdzian. W przypadku podejścia do sprawdzianu umiejętności u operatora w okresie ostatnich trzech miesięcy jego okresu ważności, nowy okres ważności liczy się od dnia upływu poprzedniego okresu ważności.”;
- ag) w ORO.CC.100 lit. a) zdanie drugie dodaje się na początku słowa „Z wyjątkiem balonów” oraz przecinek po tych słowach;
- ah) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

ZGŁOSZENIE
zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych
<p>Operator</p> <p>Imię i nazwisko albo nazwa:</p> <p>Miejsce, w którym operator prowadzi działalność lub posiada miejsce pobytu, oraz miejsce, z którego kieruje się operacjami:</p> <p>Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:</p>
<p>Organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003</p> <p>Nazwa i adres organizacji oraz numer zatwierdzenia (zgodnie z formularzem EASA 14)</p>
<p>Eksploatacja statków powietrznych</p>
Data rozpoczęcia eksploatacji/data wejścia w życie zmiany:
<p>Rodzaj(-e) operacji:</p> <p><input type="checkbox"/> część NCC: (należy określić, czy chodzi o przewóz pasażerów i/czy ładunku)</p> <p><input type="checkbox"/> część SPO: (należy określić rodzaj działalności)</p>
Typ(-y) statków powietrznych, rejestracja(-e) i główna baza:
Informacje na temat posiadanych zatwierdzeń (w stosownych przypadkach do zgłoszenia należy załączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych)
Informacje na temat posiadanego zezwolenia na operacje specjalistyczne (w stosownych przypadkach należy załączyć zezwolenia)
Wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do zastępowanych przez nie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) (należy załączyć do zgłoszenia)
<p>Oświadczenia</p> <p><input type="checkbox"/> Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, uwzględniają stosowne wymagania określone w części ORO, części NCC, części SPO i części SPA. Wszystkie loty będą prowadzone zgodnie z procedurami i instrukcjami określonymi w instrukcji operacyjnej.</p> <p><input type="checkbox"/> Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają ważne świadectwo zdatości do lotu i spełniają wymagania rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003.</p> <p><input type="checkbox"/> Wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego, odpowiednio do przypadku, zostali przeszkoleni zgodnie ze stosownymi wymaganiami.</p> <p><input type="checkbox"/> (Jeżeli dotyczy)</p> <p>Operator wdrożył oficjalnie uznaną normę branżową i wykazał zgodność z tą normą.</p> <p>Oznaczenie referencyjne normy:</p> <p>Jednostka certyfikująca:</p> <p>Data ostatniej kontroli zgodności:</p> <p><input type="checkbox"/> O wszelkich zmianach w działalności, które mają wpływ na informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu, poinformowany zostanie właściwy organ.</p> <p><input type="checkbox"/> Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.</p>
Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego"

- 4) w załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:
- a) wszystkie odwołania do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 zastępuje się odwołaniami do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - b) dodaje się CAT.GEN.105 w brzmieniu:

„CAT.GEN.105 Motoszybowce turystyczne, motoszybowce oraz balony o konstrukcji mieszanej

- a) Motoszybowce, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych, są użytkowane i wyposażane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi szybowców.
 - b) Motoszybowce turystyczne (TMG) są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla:
 - 1) samolotów, gdy są napędzane silnikiem; oraz
 - 2) szybowców, gdy są użytkowane bez użycia silnika.
 - c) Motoszybowce turystyczne wyposaża się zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie do samolotów, chyba że przepisy CAT.IDE.A stanowią inaczej.
 - d) Balony o konstrukcji mieszanej są użytkowane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi balonów na ogrzane powietrze.”;
- c) CAT.GEN.MPA.180 lit. a) pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:
- „5) uwierzytelniony odpis certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), a także jego tłumaczenie na język angielski, jeśli AOC wydano w innym języku;
 - 6) specyfikacje operacyjne odpowiednie dla danego typu statku powietrznego, wydane wraz z AOC, a także ich tłumaczenie na język angielski, jeśli specyfikacje operacyjne wydano w innym języku;”;
- d) w PODCZĘŚCI A – WYMAGANIA OGÓLNE dodaje się SEKCJĘ w brzmieniu:

„SEKCJA 2

Statki powietrzne bez napędu silnikowego

CAT.GEN.NMPA.100 Obowiązki dowódcy

- a) Dowódca:
 - 1) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi i pasażerów na pokładzie, od momentu jego wejścia na pokład do czasu opuszczenia przez niego statku powietrznego po zakończeniu lotu;
 - 2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego:
 - (i) w przypadku balonów – od momentu rozpoczęcia napełniania powłoki do czasu jej opróżnienia, chyba że dowódca powierzył innej wykwalifikowanej osobie pełnienie tego obowiązku podczas fazy napełniania do momentu przybycia dowódcy, zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej (OM);
 - (ii) w przypadku szybowców – od momentu rozpoczęcia procedury startu do czasu ostatecznego zatrzymania się szybowca po zakończeniu lotu;
 - 3) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie, zgodnie z pkt 7.c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

- 4) jest uprawniony do odmowy przyjęcia na pokład oraz do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 5) nie zezwala na przewóz statkiem powietrznym osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 6) zapewnia, by wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje dotyczące bezpieczeństwa;
 - 7) zapewnia wykonanie wszystkich procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych zgodnie z instrukcją operacyjną;
 - 8) zapewnia wykonanie przeglądu przed lotem zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003;
 - 9) upewnia się, czy całe istotne pokładowe wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania;
 - 10) postępuje zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w ustanowionych przez operatora programach raportowania zdarzeń;
 - 11) przestrzega wszelkich obowiązujących go ograniczeń czasu lotu i służby (flight and duty time limitations, FTL) oraz wymagań dotyczących odpoczynku;
 - 12) podejmując się wykonywania czynności dla więcej niż jednego operatora:
 - (i) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz czasów odpoczynku zgodnie ze stosownymi wymaganiami w zakresie ograniczeń czasu lotu i służby (FTL);
 - (ii) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.
- b) Dowódca nie może wykonywać obowiązków na pokładzie statku powietrznego:
- 1) znajdując się pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź będąc niezdolnym do służby z powodu urazu ciała, przemęczenia, zażywania leków, choroby lub z innego podobnego powodu;
 - 2) po nurkowaniu głębokościowym lub oddaniu krwi, chyba że po upływie stosownego czasu;
 - 3) jeżeli nie spełnia stosownych wymagań medycznych;
 - 4) w razie gdy ma jakiegokolwiek wątpliwości co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków; lub
 - 5) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź czuje się niezdolny do służby z innego powodu, w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.
- c) W sytuacji awaryjnej, która wymaga natychmiastowej decyzji i działania, dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on ze względów bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
- d) Dowódca balonu:
- 1) jest odpowiedzialny za przeprowadzenie odprawy przed startem dla osób pomagających w napełnianiu i opróżnianiu powłoki balonu;

- 2) zapewnia, by nikt nie palił tytoniu na pokładzie lub w bezpośrednim sąsiedztwie balonu; oraz
- 3) zapewnia, by osoby pomagające w napełnianiu i opróżnianiu powłoki nosiły odpowiednią odzież ochronną.

CAT.GEN.NMPA.105 Dodatkowy członek załogi balonu

- a) W przypadku gdy balon przewozi ponad 19 pasażerów, na pokładzie musi znajdować się co najmniej jeden dodatkowy, posiadający odpowiednie doświadczenie i odpowiednio przeszkolony członek załogi, którego zadaniem jest pomoc pasażerom w razie sytuacji awaryjnej.
- b) Dodatkowy członek załogi nie może pełnić obowiązków na pokładzie balonu:
 - 1) znajdując się pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu;
 - 2) będąc niezdolnym do służby z powodu urazu ciała, przemęczenia, zażywania leków, choroby lub z innego podobnego powodu; lub
 - 3) po nurkowaniu głębokościowym lub oddaniu krwi, chyba że po upływie stosownego czasu.

CAT.GEN.NMPA.110 Władza dowódcy

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, aby zapewnić wykonywanie przez wszystkie przewożone statkiem powietrznym osoby wszelkich zgodnych z prawem poleceń dowódcy wydanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie.

CAT.GEN.NMPA.115 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi mogli porozumiewać się ze sobą we wspólnym języku.

CAT.GEN.NMPA.120 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych (portable electronic device, PED) mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia danego statku powietrznego i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie takich urządzeń.

CAT.GEN.NMPA.125 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym znajdującym się na pokładzie każdego użytkowanego przez siebie statku powietrznego były zawsze dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol i środki odurzające

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by na pokład statku powietrznego nie weszła ani nie przebywała na nim żadna osoba będąca pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie.

CAT.GEN.NMPA.135 Narażanie na niebezpieczeństwo

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba poprzez wynikające z zaniedbania lub lekkomyślności działania lub zaniechanie działania:

- a) nie narażała na niebezpieczeństwo statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie lub na ziemi; lub
- b) nie powodowała narażenia ani nie przyzwalała na narażenie osób lub mienia na niebezpieczeństwo ze strony statku powietrznego.

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

a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie statku powietrznego muszą znajdować się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:

- 1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (aircraft flight manual, AFM) lub równoważny dokument/równoważne dokumenty;
- 2) oryginał świadectwa rejestracji;
- 3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);
- 4) w stosownych przypadkach, świadectwo zdatności w zakresie hałasu;
- 5) kopia certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC);
- 6) w stosownych przypadkach, specyfikacje operacyjne odpowiednie dla danego typu statku powietrznego, wydane wraz z AOC;
- 7) w stosownych przypadkach, zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;
- 8) polisa/polisy ubezpieczenia OC;
- 9) dziennik podróży statku powietrznego lub równoważny dokument;
- 10) w stosownych przypadkach, dziennik techniczny statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003;
- 11) w stosownych przypadkach, MEL lub CDL;
- 12) w stosownych przypadkach, szczegóły planu lotu złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS);
- 13) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące trasę proponowanego lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
- 14) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne;
- 15) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych obsługujących obszar zamierzonego lotu;
- 16) odpowiednie wiadomości NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;
- 17) odpowiednie informacje meteorologiczne;
- 18) w stosownych przypadkach, manifest pasażerski;
- 19) w przypadku szybowców – dokumentacja dotycząca masy i wyważenia, a w przypadku balonów – dokumentacja dotycząca masy;
- 20) w stosownych przypadkach, plan operacyjny lotu; oraz
- 21) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.

b) Niezależnie od przepisów lit. a), określone tamże dokumenty, instrukcje oraz informacje mogą być przewożone w towarzyszącym pojeździe pomocniczym lub zachowywane na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej dla lotów, w przypadku których przewiduje się:

- 1) start i lądowanie na tym samym lotnisku/w tym samym miejscu operacji lotniczej; lub

- 2) pozostawianie w granicach obszaru lokalnego określonego w instrukcji operacyjnej.

CAT.GEN.NMPA.145 Udostępnianie dokumentacji i zapisów

Dowódca udostępni osobie upoważnionej przez organ, w rozsądnym terminie od wystosowania przez nią stosownego żądania, wymagane dokumenty przechowywane na pokładzie.

CAT.GEN.NMPA.150 Transport materiałów niebezpiecznych

- a) Transport materiałów niebezpiecznych jest niedozwolony, z wyjątkiem przypadków gdy:
- 1) materiały te nie podlegają przepisom Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Doc 9284-AN/905) zgodnie z przepisami części 1 tych Instrukcji; lub
 - 2) są przenoszone przez pasażerów lub członków załogi, bądź znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji technicznych.
- b) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia nieumyślnemu wniesieniu materiałów niebezpiecznych na pokład.
- c) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędne informacje umożliwiające im wykonywanie swoich obowiązków.”;
- e) w CAT.OP.MPA.151 dodaje się lit. a1) w brzmieniu:
- „a1) Niezależnie od przepisów CAT.OP.MPA.150 lit. b)–d), w odniesieniu do operacji, w przypadku których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych przy użyciu samolotów ELA2 według VFR w dzień, operator określa w instrukcji operacyjnej minimalną ostateczną rezerwę paliwa. Ta minimalna ostateczna rezerwa paliwa nie może być mniejsza od ilości wystarczającej na 45 minut lotu.”;
- f) w PODCZĘŚCI B – PROCEDURY OPERACYJNE dodaje się SEKCJĘ w brzmieniu:

„SEKCJA 2

Statki powietrzne bez napędu silnikowego

CAT.OP.NMPA.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych

Operator korzysta tylko z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu/typów statku powietrznego i wykonywanych operacji.

CAT.OP.NMPA.105 Procedury przeciwhałasowe – balony i motoszybowce

Dowódca uwzględni wpływ hałasu emitowanego przez statek powietrzny, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

CAT.OP.NMPA.110 Zapas i planowanie zapasu paliwa i balastu – balony

- a) Operator zapewnia, by ilość przewożonego paliwa lub balastu była odpowiednia do zamierzonej długości lotu, z uwzględnieniem rezerwy wystarczającej na 30 minut lotu.
- b) Obliczeń zapasu paliwa lub balastu dokonuje się na podstawie co najmniej następujących warunków operacyjnych, zgodnie z którymi ma odbywać się lot:
- 1) danych dostarczonych przez producenta balonu;
 - 2) przewidywanych wartości masy;

- 3) spodziewanych warunków meteorologicznych; oraz
 - 4) procedur i ograniczeń dotyczących instytucji zapewniającej(-ych) służby żeglugi powietrznej.
- c) Powyższe obliczenia są dokumentowane w operacyjnym planie lotu.

CAT.OP.NMPA.115 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych (SCP)

Osoby wymagające specjalnych warunków, pomocy lub urządzeń podczas pobytu na pokładzie w trakcie lotu uznaje się za pasażerów kategorii specjalnych i przewozi się w warunkach zapewniających bezpieczeństwo statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie zgodnie z procedurami ustanowionymi przez operatora.

CAT.OP.NMPA.120 Instrukcje dla pasażerów

Operator zapewnia, by przed lotem lub podczas lotu, stosownie do przypadku, pasażerowie otrzymali instrukcje dotyczące bezpieczeństwa.

CAT.OP.NMPA.125 Przygotowanie lotu

Przed rozpoczęciem lotu dowódca:

- a) upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne instalacje naziemne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany; oraz
- b) zapoznaje się z wszelkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu poza najbliższe otoczenie miejsca odlotu obejmuje:
 - 1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz
 - 2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

CAT.OP.NMPA.130 Złożenie planu lotu ATS

- a) Jeżeli plan lotu ATS nie zostaje złożony, ponieważ nie wymagają tego przepisy ruchu lotniczego, składana jest odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.
- b) Przy wykonywaniu lotów z miejsca, gdzie złożenie planu lotu ATS nie jest możliwe, plan ten jest przekazywany przez dowódcę lub operatora możliwie jak najszybciej po starcie.

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

Dowódca zapewnia, by przed startem i lądowaniem oraz zawsze, kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa:

- a) całe wyposażenie i cały bagaż były odpowiednio zabezpieczone; oraz
- b) możliwe było przeprowadzenie ewakuacji awaryjnej.

CAT.OP.NMPA.140 Palenie tytoniu na pokładzie

Palenie tytoniu na pokładzie szybowca lub balonu jest zabronione.

CAT.OP.NMPA.145 Warunki meteorologiczne

Dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.

CAT.OP.NMPA.150 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury naziemne

Dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji mogących ujemnie wpływać na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji AFM.

CAT.OP.NMPA.155 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu dowódca upewnia się, że – według dostępnych mu informacji – warunki pogodowe panujące na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej nie uniemożliwią bezpiecznego startu i odlotu.

CAT.OP.NMPA.160 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

Dowódca zapewnia, by podczas przewożenia pasażerów nie przeprowadzano symulacji sytuacji nienormalnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych.

CAT.OP.NMPA.165 Zarządzanie paliwem i balastem w locie – balony

Dowódca regularnie sprawdza, czy pozostała podczas lotu ilość zużywalnego paliwa i balastu nie jest mniejsza niż ilość potrzebna do ukończenia zamierzonego lotu plus rezerwa zaplanowana na potrzeby lądowania.

CAT.OP.NMPA.170 Użycie dodatkowego tlenu

Dowódca zapewnia, by członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły, zawsze gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.

CAT.OP.NMPA.175 Warunki podejścia i lądowania

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca upewnia się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki pogodowe panujące na zamierzonym lotnisku lub w zamierzonym miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia nawierzchni nie uniemożliwiają wykonania bezpiecznego podejścia i lądowania.

CAT.OP.NMPA.180 Ograniczenia operacyjne – balony na ogrzane powietrze

- a) Balon na ogrzane powietrze nie może lądować w nocy, z wyjątkiem sytuacji awaryjnej.
- b) Balon na ogrzane powietrze może wystartować w nocy, pod warunkiem że zabierze ilość paliwa wystarczającą do wylądowania w dzień.

CAT.OP.NMPA.185 Ograniczenia operacyjne – szybowce

Szybowiec jest użytkowany wyłącznie w dzień.”;

g) w CAT.POLA.240 lit. b) pkt 4 „ORO.OPS” zostaje zastąpione przez „ORO.FC”;

h) w CAT.POLA.310 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

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

i) w CAT.POLA.405 lit. b) odwołanie do „CAT.POLA.405 lit. b) lub c)” zastępuje się odwołaniem do „CAT.POLA.400 lit. b) lub c)”;

- j) w PODCZĘŚCI C – OSIĄGI I OGRANICZENIA OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH dodaje się SEKCJE 4 i 5 w brzmieniu:

„SEKCJA 4

Szybowce

CAT.POLS.100 – Ograniczenia operacyjne

- a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa i położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) szybowca muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.
- b) W szybowcu umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów, bądź ich kombinacje, zawierające te ograniczenia operacyjne, które zgodnie z instrukcją AFM wymagają wizualnej prezentacji.

CAT.POLS.105 Ważenie

- a) Operator zapewnia, by masę oraz położenie środka ciężkości szybowca ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te są udostępniane dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, szybowiec jest ponownie ważony.
- b) Ważenie przeprowadzane jest, stosownie do przypadku, przez producenta szybowca lub zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003.

CAT.POLS.110 Osiągi

Dowódca użytkuje szybowiec tylko wówczas, gdy jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej bądź użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania wykorzystywanych planów i map.

SEKCJA 5

Balony

CAT.POL.B.100 – Ograniczenia operacyjne

- a) W każdej fazie operacji załadowanie i masa balonu muszą być zgodne z ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.
- b) W balonie umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów, bądź ich kombinacje, zawierające te ograniczenia operacyjne, które zgodnie z instrukcją AFM wymagają wizualnej prezentacji.

CAT.POL.B.105 Ważenie

- a) Operator zapewnia, by masę balonu ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę. Informacje te są udostępniane dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę nie jest dokładnie znany, balon jest ponownie ważony.
- b) Ważenie przeprowadzane jest, stosownie do przypadku, przez producenta balonu lub zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003.

CAT.POL.B.110 System ustalania masy

- a) Operator balonu ustanawia system określający sposób, w jaki dla każdego lotu dokładnie ustala się poniższe pozycje, tak aby umożliwić dowódcy stwierdzenie, czy zastosowano się do ograniczeń przewidzianych w instrukcji AFM:

- 1) masa własna balonu;

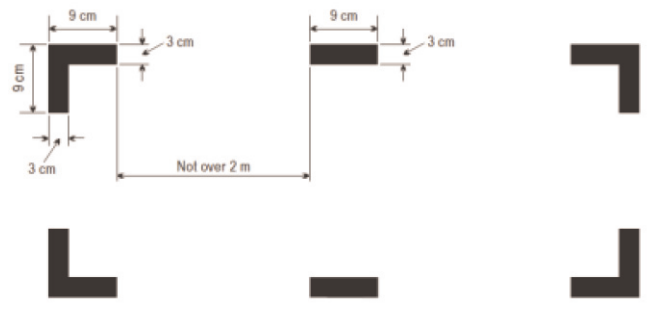
- 2) masa ładunku handlowego;
 - 3) masa paliwa lub obciążenie balastem;
 - 4) masa startowa;
 - 5) załadowanie balonu przeprowadzone pod nadzorem dowódcy lub wykwalifikowanego personelu;
 - 6) przygotowanie i rozmieszczenie całej dokumentacji.
- b) Obliczenie masy wykonane na podstawie kalkulacji elektronicznych powinno być możliwe do odtworzenia przez dowódcę.
- c) Dokumentacja dotycząca masy jest przygotowywana przed każdym lotem i odnotowywana w operacyjnym planie lotu.

CAT.POL.B.115 Osiągi

Dowódca użytkuje balon tylko wówczas, gdy jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania wykorzystywanych planów i map.”;

- k) [Nie dotyczy polskiej wersji językowej.]
- l) w CAT.IDE.A.260 Rysunek 1 zastępuje się następującym rysunkiem:

Rysunek 1



- m) w PODCZĘŚCI D – PRYZRĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE dodaje się SEKCJE 3 i 4 w brzmieniu:

„SEKCJA 3

Szybowce

CAT.IDE.S.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzone zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są:
- 1) używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) używane w celu spełnienia wymagań CAT.IDE.S.140;
 - 3) używane w celu spełnienia wymagań CAT.IDE.S.145; lub
 - 4) zainstalowane w szybowcu.

- b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) samodzielne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu; oraz
 - 3) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdolność szybowca do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich używać.
- e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

CAT.IDE.S.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy nie działa jakikolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja szybowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu lub gdy ich brakuje, chyba że szybowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL).

CAT.IDE.S.110 Operacje według VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

- a) Szybowce użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające:
- 1) kurs magnetyczny, w przypadku motoszybowców;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną; oraz
 - 4) prędkość przyrządową.
- b) Szybowce użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego wysokości bezwzględnej bez odniesienia do co najmniej jednego dodatkowego przyrządu, są, oprócz przyrządów wymienionych w lit. a), wyposażane w urządzenia mierzące i wyświetlające:
- 1) prędkość pionową;
 - 2) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg; oraz
 - 3) kurs magnetyczny.

SPO.IDE.S.115 Loty chmurowe – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

Szybowce wykonujące loty chmurowe wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające:

- a) kurs magnetyczny;

- b) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- c) barometryczną wysokość bezwzględną;
- d) prędkość przyrządową;
- e) prędkość pionową; oraz
- f) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg.

CAT.IDE.S.120 Fotele i systemy przytrzymujące

- a) Szybowce wyposaża się w:
 - 1) fotel dla każdej osoby znajdującej się na pokładzie; oraz
 - 2) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu zgodnie z instrukcją AFM.
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

CAT.IDE.S.125 Dodatkowy tlen

Szybowce użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych ponad 10 000 stóp wyposaża się w urządzenie umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
- b) wszystkich członków załogi i pasażerów przez każdy okres czasu, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

CAT.IDE.S.130 Loty nad obszarami wodnymi

Dowódca szybowca użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- a) kamizelka ratunkowa lub równoważny indywidualny środek pływający dla każdej osoby na pokładzie, założona lub umieszczona w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia osoby, dla której użytku jest przeznaczona;
- b) nadajnik ratunkowy ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub pasażera, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz
- c) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu podczas wykonywania lotów:
 - 1) nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub
 - 2) w których tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że w razie nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłyby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania.

CAT.IDE.S.135 Wyposażenie ratownicze

Szybowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i wyposażenie ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

CAT.IDE.S.140 Sprzęt łączności radiowej

- a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się w sprzęt łączności radiowej umożliwiający prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach tej przestrzeni powietrznej.
- b) Sprzęt łączności radiowej, jeżeli jest wymagany przepisem lit. a), musi umożliwiać prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Wyposażenie nawigacyjne

Szybowce wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne konieczne do postępowania zgodnie z:

- a) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz
- b) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

CAT.IDE.S.150 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

SEKCJA 4

Balony**CAT.IDE.B.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne**

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są:
 - 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do ustalania toru lotu;
 - 2) używane w celu spełnienia wymagań CAT.IDE.B.155; lub
 - 3) zainstalowane w balonie.
- b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
 - 1) samodzielne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) apteczka pierwszej pomocy;
 - 4) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne;
 - 5) alternatywne źródło zapłonu;
 - 6) koc gaśniczy lub ognioodporna narzuta;
 - 7) lina asekuracyjna; oraz
 - 8) nóż.

- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność balonu do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i 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.

CAT.IDE.B.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy nie działa jakikolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja balonu wymagane do wykonania zamierzonego lotu lub gdy ich brakuje, chyba że balon jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL).

CAT.IDE.B.110 Światła operacyjne

Balony użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) światła antykolizyjne;
- b) urządzenie zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania balonu; oraz
- c) samodzielne przenośne źródło światła.

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

Balony użytkowane według VFR wyposaża się w:

- a) urządzenia wyświetlające kierunek dryfu; oraz
- b) urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - 1) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 2) prędkość pionową, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję AFM;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję AFM i jeżeli nakazują to wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej lub gdy wysokość bezwzględną należy kontrolować ze względu na konieczność użycia tlenu; oraz
 - 4) ciśnienie w każdym z przewodów dostarczających gaz do spalania, z wyjątkiem balonów gazowych.

CAT.IDE.B.120 Systemy przytrzymujące

Balony z osobnym przedziałem dla dowódcy wyposaża się w system przytrzymujący dla dowódcy.

CAT.IDE.B.125 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Balony wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Dodatkowa apteczka pierwszej pomocy jest przewożona w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.
- c) Apteczka pierwszej pomocy musi być:
 - 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) na bieżąco uzupełniana pod względem zawartości i daty ważności produktów.

CAT.IDE.B.130 Dodatkowy tlen

Balony użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych ponad 10 000 stóp wyposaża się w urządzenie umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
- b) wszystkich członków załogi i pasażerów przez każdy okres czasu, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

CAT.IDE.B.135 Gaśnice ręczne

Balony na ogrzane powietrze wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach dotyczących zdatowności do lotu.

CAT.IDE.B.140 Loty nad obszarami wodnymi

Dowódca balonu użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- a) kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym ze stanowiska osoby, dla której użytku są one przeznaczone;
- b) nadajnik ratunkowy ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub pasażera, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz
- c) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu.

CAT.IDE.B.145 Wyposażenie ratownicze

Balony użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i wyposażenie ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

CAT.IDE.B.150 Wyposażenie różne

- a) Balony wyposaża się w rękawice ochronne dla każdego członka załogi.
- b) Balony na ogrzane powietrze wyposaża się w:
 - 1) alternatywne źródło zapłonu;
 - 2) urządzenia mierzące i pokazujące ilość paliwa;

- 3) koc gaśniczy lub ognioodporną narzutę; oraz
- 4) linę asekuracyjną o długości co najmniej 25 m.
- c) Balony gazowe wyposaża się w:
 - 1) nóż; oraz
 - 2) linę asekuracyjną o długości co najmniej 20 m, wykonaną z włókna naturalnego lub materiału przewodzącego ładunki elektrostatyczne.

CAT.IDE.B.155 Sprzęt łączności radiowej

- a) Jeżeli takie są wymagania przestrzeni powietrznej, balony wyposaża się w sprzęt łączności radiowej na stanowisku pilota, umożliwiający prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach tej przestrzeni powietrznej.
- b) Sprzęt łączności radiowej, jeżeli jest wymagany przepisem lit. a), musi umożliwiać prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, balony wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.”;

- 5) w załączniku V do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) wszystkie odwołania do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 zastępuje się odwołaniami do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - b) w SPA.GEN.100 lit. a) pkt 1 skreśla się słowo „lotnicze”;
 - c) SPA.DG.100 otrzymuje brzmienie:

„SPA.DG.100 Transport materiałów niebezpiecznych

Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w załączniku IV (część CAT), załączniku VI (część NCC), załączniku VII (część NCO) i załączniku VIII (część SPO), operator przewozi materiały niebezpieczne drogą powietrzną, wyłącznie jeżeli uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.”;

- 6) w załączniku VI do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 NCC.POL.125 lit. b) otrzymuje brzmienie:
 - „b) Z wyjątkiem samolotu wyposażonego w silnik turbośmigłowy i posiadającego maksymalną masę startową nie większą niż 5 700 kg, w przypadku wystąpienia niesprawności silnika podczas startu pilot dowódca dopilnowuje, by samolot mógł:
 - 1) przerwać start i zatrzymać się w granicach rozporządzalnej długości przerwanej startu; lub
 - 2) kontynuować start i z odpowiednim zapasem ominąć wszystkie przeszkody na torze wznoszenia, do momentu gdy będzie mógł spełnić wymagania NCC.POL.130.”;
- 7) w załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) wszystkie odwołania do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 zastępuje się odwołaniami do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

b) w NCO.GEN.102 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Motoszybowce turystyczne, motoszybowce oraz balony o konstrukcji mieszanej”;

(ii) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Balony o konstrukcji mieszanej są użytkowane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi balonów na ogrzane powietrze.”;

c) dodaje się NCO.GEN.103 w brzmieniu:

„NCO.GEN.103 Loty zapoznawcze

Loty zapoznawcze, o których mowa w art. 6 ust. 5 lit. c) niniejszego rozporządzenia, jeśli wykonywane są zgodnie z przepisami niniejszego załącznika, muszą:

a) rozpoczynać się i kończyć na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, z wyjątkiem balonów i szybowców;

b) być wykonywane według VFR w dzień;

c) być nadzorowane przez wyznaczoną osobę odpowiedzialną za ich bezpieczeństwo; oraz

d) spełniać wszelkie inne warunki określone przez właściwy organ.”;

d) NCO.GEN.106 otrzymuje brzmienie:

„NCO.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy – balony

Oprócz obowiązków opisanych w NCO.GEN.105, pilot dowódca balonu:

a) jest odpowiedzialny za przeprowadzenie odprawy przed startem dla osób pomagających w napełnianiu i opróżnianiu powłoki balonu;

b) zapewnia, by nikt nie palił tytoniu na pokładzie lub w bezpośrednim sąsiedztwie balonu; oraz

c) zapewnia, by osoby pomagające w napełnianiu i opróżnianiu powłoki nosiły odpowiednią odzież ochronną.”;

e) w NCO.GEN.135 lit. a) pkt 10 słowa „proponowaną trasę lotu” zastępuje się słowami „obszar proponowanej trasy lotu”;

f) w NCO.OP.110 lit. c) zdanie pierwsze po słowach „stosuje się” dodaje się słowo „wyłącznie”;

g) tytuł NCO.OP.113 otrzymuje brzmienie: **„Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem”;**

h) w NCO.OP.127 lit. a) i b) skreśla się słowo „gazu”;

i) NCO.OP.215 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.215 Ograniczenia operacyjne – balony na ogrzane powietrze

a) Balon na ogrzane powietrze nie może lądować w nocy, z wyjątkiem sytuacji awaryjnej.

b) Balon na ogrzane powietrze może wystartować w nocy, pod warunkiem że zabierze ilość paliwa wystarczającą do wylądowania w dzień.”;

j) NCO.POL.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Ważenie przeprowadzane jest:

- 1) w przypadku samolotów i śmigłowców – przez producenta statku powietrznego lub przez zatwierdzoną organizację obsługową; oraz
- 2) w przypadku szybowców i balonów – stosownie do przypadku, przez producenta statku powietrznego lub zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003.”;

k) NCO.IDE.B.110 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.B.110 Światła operacyjne

Balony użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) światła antykolizyjne;
- b) urządzenie zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania balonu; oraz
- c) samodzielne przenośne źródło światła.”;

l) NCO.IDE.B.125 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.B.125 Gaśnice ręczne

Balony na ogrzane powietrze wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną, jeżeli wymagają tego stosowne specyfikacje certyfikacji.”;

m) NCO.IDE.B.140 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.B.140 Wyposażenie różne

- a) Balony wyposaża się w rękawice ochronne dla każdego członka załogi.
- b) Balony na ogrzane powietrze wyposaża się w:
 - 1) alternatywne źródło zapłonu;
 - 2) urządzenia mierzące i pokazujące ilość paliwa;
 - 3) koc gaśniczy lub ognioodporną narzutę; oraz
 - 4) linę asekuracyjną o długości co najmniej 25 metrów.
- c) Balony gazowe wyposaża się w:
 - 1) nóż; oraz
 - 2) linę asekuracyjną o długości co najmniej 20 m, wykonaną z włókna naturalnego lub materiału przewodzącego ładunki elektrostatyczne.”;

n) dodaje się PODCZĘŚĆ E w brzmieniu:

„PODCZĘŚĆ E

WYMAGANIA SZCZEGÓLNE

SEKCJA 1

Przepisy ogólne

NCO.SPEC.100 Zakres

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania szczególne, których przestrzegać musi pilot dowódca wykonujący niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statku powietrznego z napędem silnikowym innego niż skomplikowany statek powietrzny.

NCO.SPEC.105 Lista kontrolna

- a) Przed rozpoczęciem operacji specjalistycznej pilot dowódca dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność działania, aby określić zagrożenia i powiązane ryzyko nieodłącznie związane z daną operacją oraz ustanowić środki ograniczające ryzyko.
- b) Operację specjalistyczną wykonuje się zgodnie z listą kontrolną. W oparciu o ocenę ryzyka pilot dowódca opracowuje taką listę kontrolną, która jest właściwa dla danej operacji specjalistycznej i używanego statku powietrznego, z uwzględnieniem przepisów poszczególnych sekcji niniejszej podczęści.
- c) Lista kontrolna, która jest istotna w kontekście obowiązków pilota dowódcy, członków załogi i specjalistów zadaniowych, musi być łatwo dostępna podczas każdego lotu.
- d) Lista kontrolna jest regularnie weryfikowana i aktualizowana, stosownie do przypadku.

NCO.SPEC.110 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

Jeżeli w daną operację zaangażowani są członkowie załogi lub specjaliści zadaniowi, pilot dowódca:

- a) zapewnia przestrzeganie przez członków załogi i specjalistów zadaniowych wymagań określonych w NCO.SPEC.115 i NCO.SPEC.120;
- b) nie rozpoczyna lotu, jeżeli którykolwiek z członków załogi lub specjalistów zadaniowych jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z powodów takich jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;
- c) nie kontynuuje lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy zdolność któregokolwiek z członków załogi lub specjalistów zadaniowych do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodów takich, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;
- d) zapewnia przestrzeganie przez członków załogi oraz specjalistów zadaniowych przepisów, regulacji i procedur państw, w których prowadzone są operacje;
- e) zapewnia, by wszyscy członkowie załogi i specjaliści zadaniowi potrafili porozumiewać się ze sobą we wspólnym języku; oraz
- f) zapewnia, by specjaliści zadaniowi oraz członkowie załogi korzystali z dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły, zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.

NCO.SPEC.115 Obowiązki załogi

- a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki załogi określa się w liście kontrolnej.

- b) Z wyjątkiem balonów, 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 lista kontrolna stanowi inaczej.
- c) Podczas lotu członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku ma zapięty pas bezpieczeństwa.
- d) Podczas lotu za sterami statku powietrznego musi znajdować się zawsze przynajmniej jeden wykwalifikowany członek załogi lotniczej.
- e) Członek załogi nie podejmuje się wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego:
- 1) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź z innego powodu czuje się niezdolny do wykonywania swoich obowiązków; lub
 - 2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- f) Członek załogi, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:
- 1) prowadzi, w stosownych przypadkach, indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów odpoczynku zgodnie z podczęścią FTL w załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
 - 2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.
- g) Członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy:
- 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdolność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz
 - 2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

NCO.SPEC.120 Obowiązki specjalistów zadaniowych

- a) Specjalista zadaniowy odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki specjalistów zadaniowych określa się w liście kontrolnej.
- b) Z wyjątkiem balonów, 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 lista kontrolna stanowi inaczej.
- c) Specjalista zadaniowy dopilnowuje, by podczas wykonywania zadań specjalistycznych przy otwartych lub usuniętych drzwiach zewnętrznych pozostawał przypięty.
- d) Specjalista zadaniowy zgłasza pilotowi dowódcy:
- 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdolność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz
 - 2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

NCO.SPEC.125 Odprawa z zakresu bezpieczeństwa

- a) Przed startem pilot dowódca odbywa odprawę ze specjalistami zadaniowymi, aby zapoznać ich z:
- 1) procedurami awaryjnymi i wyposażeniem awaryjnym;
 - 2) procedurami operacyjnymi dotyczącymi danego zadania specjalistycznego (przed każdym lotem lub serią lotów).

- b) Odprawa, o której mowa w lit. a) pkt 2, może nie być wymagana, jeśli specjalistów zadaniowych przeszkolono z procedur operacyjnych przed rozpoczęciem sezonu eksploatacyjnego w danym roku kalendarzowym.

NCO.SPEC.130 Minimalna bezwzględna wysokość przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

Pilot dowódca określa dla każdego lotu minimalne wysokości bezwzględne lotu, pozwalające na uzyskanie wymaganego przewyższenia nad terenem we wszystkich segmentach trasy, które będą pokonywane w locie IFR. Takie minimalne wysokości bezwzględne lotu nie mogą być niższe od wysokości publikowanych przez państwo, nad terytorium którego odbywa się lot.

NCO.SPEC.135 Zapas paliwa i oleju – samoloty

NCO.OP.125 lit. a) pkt 1 ppkt (i) nie ma zastosowania do holowania szybowców, lotów pokazowych, lotów akrobatycznych ani lotów zawodniczych.

NCO.SPEC.140 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce

Niezależnie od przepisów NCO.OP.126 lit. a) pkt 1, pilot dowódca śmigłowca może rozpocząć lot VFR w dzień w promieniu 25 mil morskich od lotniska/miejsca operacji lotniczej, z którego następuje odlot, wyłącznie jeżeli dysponuje rezerwą paliwa wystarczającą na nie mniej niż 10 minut lotu z prędkością największego zasięgu.

NCO.SPEC.145 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

Przewożąc specjalistów zadaniowych – o ile nie znajdują się oni na pokładzie statku powietrznego w celu szkolenia – pilot dowódca nie może wykonywać symulacji:

- a) sytuacji wymagających zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; ani
- b) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

NCO.SPEC.150 Wykrywanie bliskości ziemi

System ostrzegania o bliskości ziemi, o ile jest zainstalowany, może zostać wyłączony podczas wykonywania zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statku powietrznego poniżej wysokości, na której uruchamia się system ostrzegania o bliskości ziemi.

NCO.SPEC.155 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)

Niezależnie od przepisów NCO.OP.200, system ACAS II może zostać wyłączony podczas wykonywania zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statków powietrznych w takiej odległości od siebie, która powodowałaby uruchomienie systemu ACAS.

NCO.SPEC.160 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Podczas uwalniania materiałów niebezpiecznych pilot dowódca nie może użytkować statku powietrznego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni.

NCO.SPEC.165 Przewóz i użycie broni

- a) Pilot dowódca dopilnowuje, by broń noszona podczas lotu w celu wykonania zadania specjalistycznego była zabezpieczona, kiedy nie znajduje się w użyciu.
- b) Specjalista zadaniowy używający broni podejmuje wszelkie środki niezbędne do wyeliminowania zagrożenia dla statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie lub na ziemi.

NCO.SPEC.170 Osiągi i kryteria operacyjne – samoloty

W przypadku użytkowania samolotu na wysokości niższej niż 150 m (500 stóp) nad obszarem, który nie jest gęsto zaludniony – w odniesieniu do samolotów, które nie są w stanie utrzymać równego toru lotu w razie niesprawności silnika krytycznego – pilot dowódca:

- a) ustanawia procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika; oraz

- b) zapoznaje wszystkich obecnych na pokładzie członków załogi oraz specjalistów zadaniowych z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.

NCO.SPEC.175 Osiągi i kryteria operacyjne – śmigłowce

- a) Pilot dowódca może użytkować statek powietrzny nad obszarami gęsto zaludnionymi, pod warunkiem że:
- 1) śmigłowiec ma certyfikat kategorii A lub B; oraz
 - 2) ustanowiono środki bezpieczeństwa zapobiegające niepotrzebnemu zagrożeniu dla osób lub mienia na ziemi.
- b) Pilot dowódca:
- 1) ustanawia procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika; oraz
 - 2) zapoznaje wszystkich obecnych na pokładzie członków załogi oraz specjalistów zadaniowych z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.
- c) Pilot dowódca zapewnia, by masa przy starcie, lądowaniu lub zawisie nie przekraczała masy maksymalnej określonej dla:
- 1) zawisu bez wpływu ziemi (HOGF) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; lub
 - 2) jeżeli w panujących warunkach wykonanie zawisu bez wpływu ziemi nie jest prawdopodobne, masa śmigłowca nie może przekroczyć masy maksymalnej określonej dla zawisu z wpływem ziemi (HIGF) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy, o ile panujące warunki pozwalają na wykonanie zawisu z wpływem ziemi przy określonej masie maksymalnej.

SEKCJA 2

Operacje śmigłowcowe z podwieszonym ładunkiem (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Lista kontrolna

Lista kontrolna dla operacji HESLO obejmuje:

- a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
- b) istotne dane dotyczące osiągnięć;
- c) wymagane wyposażenie;
- d) wszelkie ograniczenia; oraz
- e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.HESLO.105 Szczegółne wyposażenie na potrzeby operacji HESLO

Śmigłowiec wyposaża się w co najmniej:

- a) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak(-i)/ładunek; oraz
- b) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.

NCO.SPEC.HESLO.110 Transport materiałów niebezpiecznych

Operator prowadzący transport materiałów niebezpiecznych do lub z miejsc nieobsadzonych przez ludzi lub odległych lokalizacji zwraca się do właściwego organu o zwolnienie z obowiązku przestrzegania postanowień Instrukcji technicznych, jeżeli zamierza nie stosować się do innych wymagań tych instrukcji.

SEKCJA 3

Operacje z podwieszoną osobą (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Lista kontrolna**

Lista kontrolna dla operacji HEC obejmuje:

- a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
- b) istotne dane dotyczące osiągnięć;
- c) wymagane wyposażenie;
- d) wszelkie ograniczenia; oraz
- e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.HEC.105 Szczegółne wyposażenie na potrzeby operacji HEC

- a) Śmigłowiec wyposaża się w:
 - 1) wyposażenie do operacji z wyciągarką lub hak ładunkowy;
 - 2) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak; oraz
 - 3) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.
- b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdatności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.

SEKCJA 4

Operacje spadochronowe (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Lista kontrolna**

Lista kontrolna dla operacji PAR obejmuje:

- a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
- b) istotne dane dotyczące osiągnięć;
- c) wymagane wyposażenie;
- d) wszelkie ograniczenia; oraz
- e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.PAR.105 Przewóz członków załogi i specjalistów zadaniowych

Wymaganie określone w NCO.SPEC.120 lit. c) nie ma zastosowania do specjalistów zadaniowych wykonujących skoki spadochronowe.

NCO.SPEC.PAR.110 Fotele

Niezależnie od przepisów NCO.IDE.A.140 lit. a) pkt 1 oraz NCO.IDE.H.140 lit. a) pkt 1, jako miejsce do siedzenia można wykorzystywać podłogę, pod warunkiem że specjaliści zadaniowi mają dostęp do urządzeń umożliwiających przytrzymanie lub przypięcie się.

NCO.SPEC.PAR.115 Dodatkowy tlen

Niezależnie od przepisów NCO.SPEC.110 lit. f), wymaganie dotyczące korzystania z dodatkowego tlenu nie ma zastosowania do członków załogi innych niż pilot dowódca ani do specjalistów zadaniowych wykonujących obowiązki niezbędne dla realizacji zadania specjalistycznego, zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna:

- a) przekracza 13 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 6 minut; lub
- b) przekracza 15 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 3 minuty.

NCO.SPEC.PAR.120 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Niezależnie od przepisów NCO.SPEC.160, skoczkowie spadochronowi mogą opuszczać statek powietrzny w celu wykonania pokazu spadochronowego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, z użyciem urządzeń wytwarzających dym, pod warunkiem że urządzenia te wyprodukowano w tym celu.

SEKCJA 5

Loty akrobatyczne (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Lista kontrolna**

Lista kontrolna dla lotów ABF obejmuje:

- a) procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
- b) istotne dane dotyczące osiągnięć;
- c) wymagane wyposażenie;
- d) wszelkie ograniczenia; oraz
- e) obowiązki i czynności pilota dowódcy oraz, w stosownych przypadkach, członków załogi i specjalistów zadaniowych.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenty i informacje

Podczas lotów akrobatycznych na pokładzie nie muszą znajdować się następujące dokumenty i informacje spośród wymienionych w NCO.GEN.135 lit. a):

- a) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;
- b) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące trasę/obszar proponowanego lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu; oraz
- c) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne.

NCO.SPEC.ABF.110 Wyposażenie

W przypadku lotów akrobatycznych wymagane wyposażenie nie musi obejmować:

- a) apteczki pierwszej pomocy, jak określono w NCO.IDE.A.145 i NCO.IDE.H.145;
- b) gaśnicy ręcznej, jak określono w NCO.IDE.A.160 i NCO.IDE.H.180; oraz
- c) nadajnika ratunkowego lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa, jak określono w NCO.IDE.A.170 i NCO.IDE.H.170.”.

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK VIII

OPERACJE SPECJALISTYCZNE

[CZĘŚĆ SPO]

SPO.GEN.005 Zakres

- a) Przepisy niniejszego załącznika mają zastosowanie do wszelkich operacji specjalistycznych, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności z zakresu, między innymi, rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej.
- b) Niezależnie od przepisu lit. a), niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych z napędem silnikowym innych niż skomplikowane statki powietrzne muszą być zgodne z przepisami załącznika VII (część NCO).
- c) Niezależnie od przepisów lit. a), następujące operacje przy użyciu statków powietrznych z napędem silnikowym innych niż skomplikowane statki powietrzne mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII (część NCO):
 - 1) loty zawodnicze lub loty pokazowe, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;
 - 2) zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.

PODCZEŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

SPO.GEN.100 Właściwy organ

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

SPO.GEN.101 Sposoby spełnienia wymagań

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

SPO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne, motoszybowce oraz balony o konstrukcji mieszanej

a) Motoszybowce turystyczne są użytkowane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi:

- 1) samolotów, gdy są napędzane silnikiem; oraz
- 2) szybowców, gdy są użytkowane bez użycia silnika.

b) Motoszybowce turystyczne wyposaża się zgodnie z wymaganiami dotyczącymi samolotów, chyba że przepisy podczęści D stanowią inaczej.

- c) Motoszybowce, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych, są użytkowane i wyposażane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi szybowców.
- d) Balony o konstrukcji mieszanej są użytkowane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi balonów na ogrzane powietrze.

SPO.GEN.105 Obowiązki załogi

- a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki załogi określa się w standardowych procedurach operacyjnych (SOP) oraz, w stosownych przypadkach, w instrukcji operacyjnej.
- b) Z wyjątkiem balonów, 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 SOP stanowią inaczej.
- c) Podczas lotu członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku ma zapięty pas bezpieczeństwa.
- d) Podczas lotu za sterami statku powietrznego musi znajdować się zawsze przynajmniej jeden wykwalifikowany członek załogi lotniczej.
- e) Członek załogi nie podejmuje się wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego:
 - 1) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź z innego powodu czuje się niezdolny do wykonywania swoich obowiązków; lub
 - 2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu lub z innych powodów, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- f) Członek załogi, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:
 - 1) prowadzi, w stosownych przypadkach, indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów odpoczynku zgodnie z podczęścią FTL w załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
 - 2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.
- g) Członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy:
 - 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz
 - 2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

SPO.GEN.106 Obowiązki specjalistów zadaniowych

- a) Specjalista zadaniowy odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków. Obowiązki specjalistów zadaniowych określa się w SOP.
- b) Z wyjątkiem balonów, 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 SOP stanowią inaczej.

- c) Specjalista zadaniowy dopilnowuje, by podczas wykonywania zadań specjalistycznych przy otwartych lub usuniętych drzwiach zewnętrznych pozostawał przypięty.
- d) Specjalista zadaniowy zgłasza pilotowi dowódcy:
- 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w jego ocenie mogą mieć wpływ na zdatność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz
 - 2) każdy incydent, który stanowił lub mógł stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji.

SPO.GEN.107 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

a) Pilot dowódca odpowiada za:

- 1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, specjalistów zadaniowych i ładunku znajdujących się na pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego;
- 2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kursu lotu ze względów bezpieczeństwa;
- 3) zapewnienie wykonania wszystkich procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych zgodnie z odpowiednią instrukcją;
- 4) rozpoczęcie lotu wyłącznie wtedy, gdy upewni się, że uwzględnione zostały wszystkie ograniczenia operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, a mianowicie:
 - (i) statek powietrzny jest zdalny do lotu;
 - (ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;
 - (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 przepisami SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 lub SPO.IDE.B.105;
 - (iv) masa statku powietrznego oraz – z wyjątkiem balonów – położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatności do lotu;
 - (v) całe wyposażenie i bagaż odpowiednio załadowano i zabezpieczono; oraz
 - (vi) ograniczenia operacyjne statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;
- 5) nierozpoczynanie lotu, jeżeli on albo którykolwiek z członków załogi lub specjalistów zadaniowych jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z powodów takich, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;
- 6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy zdolność jego albo któregoś z członków załogi lub specjalistów zadaniowych do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodów takich, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;
- 7) podjęcie decyzji o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi stosownie do wykazu odchyień w konfiguracji (CDL) lub, w stosownym przypadku, zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);

- 8) odnotowywanie w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego danych związanych z użytkowaniem oraz wszelkich znanych lub podejrzewanych usterek statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów; oraz
- 9) zapewnienie, by rejestratory parametrów lotu, jeśli są zainstalowane:
- (i) nie były dezaktywowane lub wyłączone podczas lotu; oraz
 - (ii) w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu:
 - (A) nie zostały celowo wykasowane;
 - (B) zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz
 - (C) zostały ponownie włączone wyłącznie za zgodą organu prowadzącego dochodzenie.
- b) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub części ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.
- c) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.
- d) Niezależnie od przepisu lit. a) pkt 6, podczas operacji w załodze wieloosobowej pilot dowódca może kontynuować lot poza najbliższe lotnisko dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli wdrożone zostały odpowiednie procedury zmniejszające ryzyko.
- e) W sytuacji awaryjnej, która wymaga natychmiastowej decyzji i działania, pilot dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on ze względów bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
- f) W razie aktu bezprawnej ingerencji pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.
- g) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego, skutkującego poważnymi obrażeniami lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia, pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

SPO.GEN.108 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy – balony

Oprócz obowiązków opisanych w SPO.GEN.107, pilot dowódca balonu:

- a) jest odpowiedzialny za przeprowadzenie odprawy przed startem dla osób pomagających w napełnianiu i opróżnianiu powłoki balonu;
- b) zapewnia, by nikt nie palił tytoniu na pokładzie lub w bezpośrednim sąsiedztwie balonu; oraz
- c) zapewnia, by osoby pomagające w napełnianiu i opróżnianiu powłoki nosiły odpowiednią odzież ochronną.

SPO.GEN.110 Przestrzeganie przepisów, regulacji i procedur

Pilot dowódca, członkowie załogi oraz specjaliści zadaniowi muszą przestrzegać przepisów, regulacji i procedur państw, w których prowadzone są operacje.

SPO.GEN.115 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi i specjaliści zadaniowi potrafili porozumiewać się ze sobą we wspólnym języku.

SPO.GEN.120 Kołowanie samolotu

Operator dopilnowuje, by kołowanie samolotu po polu manewrowym lotniska odbywało się tylko wówczas, gdy osoba zasiadająca za sterami:

- a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub
- b) została wyznaczona przez operatora oraz:
 - 1) została przeszkolona w zakresie kołowania danego samolotu;
 - 2) została przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;
 - 3) została przeszkolona w zakresie układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz
 - 4) jest w stanie spełnić standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

SPO.GEN.125 Uruchomienie wirnika

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się wyłącznie wtedy, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

SPO.GEN.130 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala żadnej osobie na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego.

SPO.GEN.135 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym znajdującym się na pokładzie były zawsze dostępne do natychmiastowego przekazania ośrodkom koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

SPO.GEN.140 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

- a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie statku powietrznego muszą znajdować się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
 - 1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub równoważny(-e) dokument(-y);
 - 2) oryginał świadectwa rejestracji;
 - 3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);
 - 4) w stosownych przypadkach, świadectwo zdatności w zakresie hałasu;
 - 5) kopia zgłoszenia określonego w ORO.DEC.100 oraz, w stosownych przypadkach, kopia zezwolenia określonego w ORO.SPO.110;

- 6) w stosownych przypadkach, wykaz zatwierdzeń szczególnych;
 - 7) w stosownych przypadkach, zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;
 - 8) polisa/polisy ubezpieczenia OC;
 - 9) dziennik podróży statku powietrznego lub równoważny dokument;
 - 10) w stosownych przypadkach, dziennik techniczny statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003;
 - 11) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;
 - 12) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące trasę/obszar proponowanego lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
 - 13) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytywane i przechwytywane statki powietrzne;
 - 14) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych obsługujących obszar zamierzonego lotu;
 - 15) aktualne części instrukcji operacyjnej lub SOP bądź AFM, które są istotne w kontekście obowiązków członków załogi i specjalistów zadaniowych, które muszą być dla nich łatwo dostępne;
 - 16) w stosownych przypadkach, MEL lub CDL;
 - 17) odpowiednie wiadomości NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;
 - 18) w stosownych przypadkach, odpowiednie informacje meteorologiczne;
 - 19) w stosownych przypadkach, manifesty ładunkowe; oraz
 - 20) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–11 oraz lit. a) pkt 14, lit. a) pkt 17, lit. a) pkt 18 i lit. a) pkt 19, mogą być przechowywane na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej dla lotów:
- 1) w przypadku których przewiduje się start i lądowanie na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej; lub
 - 2) odbywających się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ zgodnie z ARO.OPS.210.
- c) Niezależnie od przepisów lit. a), podczas lotów balonami lub 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.
- d) W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. a) pkt 2–8 dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można uzyskać dokumenty zastępcze.
- e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia w rozsądnym terminie wymaganą dokumentację pokładową.

SPO.GEN.145 Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów parametrów lotu – operacje z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym

- a) W razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, operator statku powietrznego przechowuje zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy przez okres 60 dni, chyba że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie.
- b) Operator przeprowadza kontrole i oceny operacyjne zapisów znajdujących się na pokładowych rejestratorach parametrów lotu (flight data recorder, FDR), pokładowych rejestratorach rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR) oraz zapisów łącza transmisji danych (data link) w celu zapewnienia nieprzerwanej sprawności tych urządzeń.
- c) Operator zachowuje zapisy przez okres użytkowania FDR zgodnie z wymaganiami określonymi w SPO.IDE.A.145 lub SPO.IDE.H.145, przy czym na potrzeby prób i obsługi FDR dopuszcza się skasowanie podczas prób maksymalnie jednej godziny najstarszego zapisu.
- d) Operator przechowuje i na bieżąco aktualizuje dokumentację zawierającą informacje niezbędne dla przekształcenia nieprzetworzonych danych FDR na parametry wyrażone w jednostkach inżynierskich.
- e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora parametrów lotu.
- f) Zapisy znajdujące się na CVR są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego.
- g) Zapisy znajdujące się na FDR lub zapisy danych przesyłanych łączem transmisji danych są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli zapisy te są:
 - 1) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdolności do lotu lub obsługą techniczną;
 - 2) pozbawione elementów pozwalających na identyfikację; lub
 - 3) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

SPO.GEN.150 Transport materiałów niebezpiecznych

- a) Transport materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej, ostatnio zmienionej i uzupełnionej przepisami Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.
- b) Materiały niebezpieczne są transportowane wyłącznie przez operatora zatwierdzonego zgodnie z przepisami podczęści G w załączniku V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, chyba że:
 - 1) nie podlegają one przepisom Instrukcji technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji;
 - 2) są przenoszone przez specjalistów zadaniowych lub członków załogi albo znajdują się w bagażu oddzielnym od jego właściciela, zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji technicznych;
 - 3) są potrzebne na pokładzie statku powietrznego do celów specjalistycznych, zgodnie z Instrukcjami technicznymi;
 - 4) są wykorzystywane w celu łatwiejszego zapewnienia bezpieczeństwa lotu, w sytuacji gdy ich obecność na pokładzie statku powietrznego jest uzasadniona, gdyż zapewnia ich natychmiastową dostępność dla celów operacyjnych, niezależnie od tego, czy takie artykuły lub substancje są wymagane lub przewidziane do użycia w związku z danym lotem.

- c) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia nieumyślnemu wniesieniu materiałów niebezpiecznych na pokład.
- d) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędnych informacji umożliwiających im wykonywanie obowiązków zgodnie z przepisami Instrukcji technicznych.
- e) W zakresie zgodnym z Instrukcjami technicznymi operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia:
 - 1) wszelkie wypadki lub incydenty z udziałem materiałów niebezpiecznych;
 - 2) znalezienie materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez specjalistów zadaniowych lub członków załogi, bądź w ich bagażu, w przypadku gdy nie jest to zgodne z przepisami części 8 Instrukcji technicznych.
- f) Operator zapewnia przekazywanie specjalistom zadaniowym informacji o materiałach niebezpiecznych.
- g) Operator zapewnia, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiami określonymi w Instrukcjach technicznych.

SPO.GEN.155 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Podczas uwalniania materiałów niebezpiecznych operator nie może użytkować statku powietrznego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni.

SPO.GEN.160 Przewóz i użycie broni

- a) Operator dopilnowuje, by broń noszona podczas lotu w celu wykonania zadania specjalistycznego była zabezpieczona, kiedy nie znajduje się w użyciu.
- b) Specjalista zadaniowy używający broni podejmuje wszelkie środki niezbędne do wyeliminowania zagrożenia dla statku powietrznego bądź osób znajdujących się na jego pokładzie lub na ziemi.

SPO.GEN.165 Wstęp do kabiny załogi lotniczej

Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi lotniczej podejmuje pilot dowódca, który dopilnowuje, by:

- a) zapewnienie wstępu do kabiny załogi lotniczej nie powodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia w wykonywaniu lotu; oraz
- b) wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi lotniczej były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.

PODCZEŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE

SPO.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych

Operator korzysta wyłącznie z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu statku powietrznego i rodzaju wykonywanej operacji.

SPO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki paliwowej operator uznaje dane lotnisko za lotnisko izolowane, jeżeli czas lotu do najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego wynosi ponad:

- a) 60 minut – dla samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub

b) 90 minut – dla samolotów napędzanych silnikami turbinowymi.

SPO.OP.110 Minima operacyjne lotniska – samoloty i śmigłowce

a) Dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) minima operacyjne dla każdego lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego określa operator lub pilot dowódca. Minima te:

- 1) nie mogą być niższe niż minima ustanowione przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko, z wyjątkiem przypadków, gdy państwo to wydało specjalne zatwierdzenie; oraz
- 2) w przypadku wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności muszą być zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z podczęścią E w załączniku V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

b) Określając minima operacyjne lotniska, operator lub pilot dowódca bierze pod uwagę:

- 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
- 2) fachowość i doświadczenie załogi lotniczej oraz, w stosownych przypadkach, jej skład;
- 3) wymiary i charakterystyki dróg startowych oraz stref podejścia końcowego i startu (Final approach and take-off area, FATO), które mogą zostać wybrane do użycia;
- 4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;
- 5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji lub kontrolowania toru lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
- 6) przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych;
- 7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;
- 8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz
- 9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.

c) Minima dla określonego rodzaju procedury podejścia i lądowania stosuje się wyłącznie, gdy:

- 1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury;
- 2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;
- 3) spełnione są wymagane kryteria osiągnięć statku powietrznego; oraz
- 4) załoga lotnicza posiada odpowiednie kwalifikacje.

SPO.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje NPA, APV i CAT I

a) Wysokość względna decyzji (DH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym niżaniem (CDFA), procedury podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) lub operacji podejścia w kategorii I (CAT I) nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

- 1) minimalna wysokość względna, do której możliwe jest korzystanie z pomocy podejścia bez wymaganego odniesienia wzrokowego;

- 2) wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 3) w stosownych przypadkach, wysokość względna decyzji opublikowanej procedury podejścia;
 - 4) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
 - 5) minimalna wysokość względna decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.
- b) Minimalna wysokość względna zniżania (MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) bez wykorzystania techniki CDFA nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 2) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
 - 3) MDH określona w instrukcji AFM, jeżeli jest tam podana.

Tabela 1

Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
System lądowania według przyrządów (ILS)	200
Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)/System wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym SBAS (podejście poziome precyzyjne z naprowadzaniem pionowym (LPV))	200
System GNSS (nawigacja pozioma (LNAV))	250
System GNSS/Nawigacja pionowa z wysokościomierza barycznego (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radiolatarnia kierunku (LOC) z urządzeniem do pomiaru odległości (DME) lub bez	250
Kontrola podejścia za pomocą radaru dozoru (SRA) (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec na 2 Mm lub więcej)	350
Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiolatarnia bezkierunkowa (NDB)	350
NDB/DME	300
Radionamiernik VHF (VDF)	350

SPO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

- a) MDH dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) opublikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
 - 2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub
 - 3) DH/MDH z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

b) Minimalna widzialność dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

- 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana;
- 2) minimalna widzialność z tabeli 2; lub
- 3) widzialność wzdłuż drogi startowej/przeliczona widzialność meteorologiczna (RVR/CMV) z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna widzialność meteorologiczna (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem

MDH podejścia z okrążenia wykonywanego na śmigłowcu nad lądem nie może być niższa niż 250 stóp, przy widzialności meteorologicznej nie mniejszej niż 800 m.

SPO.OP.115 Procedury odlotu i podejścia – samoloty i śmigłowce

- a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo lotniska, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, które mają zostać wykorzystane.
- b) Pilot dowódca może odejść od opublikowanej trasy odlotowej, trasy przylotowej lub procedury podejścia, jeżeli:
 - 1) możliwe jest spełnienie kryteriów przewyższenia nad przeszkodami, warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione i przestrzegana jest treść zezwoleń wydawanych przez jednostkę ATC; lub
 - 2) jest naprowadzany radarowo przez jednostkę ATC.
- c) W przypadku operacji wykonywanych z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym segment podejścia końcowego wykonuje się z widocznością lub zgodnie z opublikowanymi procedurami podejścia.

SPO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe

Pilot dowódca uwzględnia opublikowane procedury przeciwhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywołanego przez statek powietrzny, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

SPO.OP.121 Procedury przeciwhałasowe – balony

Pilot dowódca korzysta z procedur operacyjnych, o ile zostały ustanowione, w celu minimalizacji hałasu wywołanego przez system grzewczy balonu, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

SPO.OP.125 Minimalna wysokość bezwzględna przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

- a) Operator określa metodę ustalania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu, które pozwalają na uzyskanie wymaganego przewyższenia nad terenem we wszystkich segmentach trasy, które będą pokonywane w locie IFR.

- b) Pilot dowódca ustala minimalne wysokości bezwzględne lotu dla każdego lotu wykonywanego w oparciu o tę metodę. Takie minimalne wysokości bezwzględne lotu nie mogą być niższe od wysokości publikowanych przez państwo, nad którego terytorium odbywa się lot.

SPO.OP.130 Zapas paliwa i oleju – samoloty

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

- 1) w przypadku lotów z widocznością (VFR):

- (i) wykonywanych w dzień – na lot do lotniska planowanego lądowania oraz na dalszy lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub
- (ii) wykonywanych nocą – na lot do lotniska planowanego lądowania oraz na dalszy lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;

- 2) w przypadku lotów IFR:

- (i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego – na lot do lotniska planowanego lądowania oraz na dalszy lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub
- (ii) jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego – na lot do lotniska planowanego lądowania, do lotniska zapasowego oraz na dalszy lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu.

- b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, uwzględnia się:

- 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
- 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
- 3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz
- 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa lub oleju.

- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

SPO.OP.131 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli śmigłowiec został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

- 1) w przypadku lotów VFR:

- (i) na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, gdzie planowane jest lądowanie, oraz na dalszy lot przez co najmniej 20 minut z prędkością największego zasięgu; lub
- (ii) w przypadku lotów VFR w dzień – na zapewnienie rezerwy paliwa wystarczającej na 10 minut lotu z prędkością największego zasięgu, pod warunkiem że pozostaje w promieniu 25 mil morskich od lotniska/miejsca operacji lotniczej, z którego następuje odlot; oraz

- 2) w przypadku lotów IFR:

- (i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe lub nie jest dostępne żadne lotnisko zapasowe dopuszczalne pod względem warunków pogodowych – na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, gdzie planowane jest lądowanie, oraz na dalszy lot przez 30 minut z normalną prędkością przelotową na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad docelowym lotniskiem/miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie; lub

- (ii) jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe – na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, gdzie planowane jest lądowanie, oraz na wykonanie na nim procedury podejścia i nieudanego podejścia, a następnie:
- A) na lot do określonego lotniska zapasowego; oraz
 - B) na lot przez 30 minut z normalną prędkością oczekiwania na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad zapasowym lotniskiem/miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie.
- b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, uwzględnia się:
- 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
 - 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
 - 3) w stosownych przypadkach, wystąpienie niesprawności jednego silnika na trasie; oraz
 - 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie statku powietrznego lub zwiększyć zużycie paliwa lub oleju.
- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

SPO.OP.132 Zapas i planowanie paliwa i balastu – balony

- a) Pilot dowódca rozpoczyna lot, wyłącznie jeżeli rezerwa paliwa lub balastu wystarcza na 30 minut lotu.
- b) Obliczeń zapasu paliwa lub balastu dokonuje się na podstawie co najmniej następujących warunków operacyjnych, zgodnie z którymi ma odbywać się lot:
- 1) danych dostarczonych przez producenta balonu;
 - 2) przewidywanych wartości masy;
 - 3) spodziewanych warunków meteorologicznych; oraz
 - 4) procedur i ograniczeń dotyczących instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej.

SPO.OP.135 Odprawa z zakresu bezpieczeństwa

- a) Operator dopilnowuje, by przed startem specjaliści zadaniowi przeszli odprawę związaną z:
- 1) procedurami awaryjnymi i wyposażeniem awaryjnym;
 - 2) procedurami operacyjnymi dotyczącymi danego zadania specjalistycznego (przed każdym lotem lub serią lotów).
- b) Odprawę, o której mowa w lit. a) pkt 2, można zastąpić programem szkolenia wstępnego i okresowego. W takim przypadku operator ustala również wymagania dotyczące bieżącej praktyki.

SPO.OP.140 Przygotowanie lotu

- a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne instalacje naziemne lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do rodzaju operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony z wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu według IFR, obejmuje:

- 1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz
- 2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

SPO.OP.145 Lotniska zapasowe dla lotniska startu – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

a) W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska startu dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli warunki pogodowe na lotnisku odlotu są na poziomie lub poniżej stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.

b) Lotnisko zapasowe dla lotniska startu musi być położone w następującej odległości od lotniska odlotu:

- 1) dla samolotów dwusilnikowych – nie dalej niż odległość odpowiadająca jednej godzinie lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem w normalnych warunkach bezwietrznych; oraz
- 2) dla samolotów napędzanych co najmniej trzema silnikami – nie dalej niż odległość odpowiadająca dwóm godzinom lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, podaną w instrukcji AFM, w normalnych warunkach bezwietrznych.

c) Dane lotnisko może zostać wybrane jako lotnisko zapasowe dla lotniska startu, jeżeli dostępne informacje wskazują, że warunki pogodowe panujące w przewidywanym czasie użycia będą spełniać lub przewyższać minima operacyjne lotniska dla wykonywanej operacji.

SPO.OP.150 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

a) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – podejście i lądowanie można będzie wykonać w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC); lub

b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:

- 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów; oraz
- 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – panować będą następujące warunki meteorologiczne:

(i) podstawa chmur co najmniej 300 m (1 000 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz

(ii) widzialność co najmniej 5,5 km lub 4 km powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury.

SPO.OP.151 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – śmigłowce

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

- a) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów, a dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - 1) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; lub
- b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:
 - 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów;
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;
 - (ii) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; oraz
 - 3) w przypadku miejsca docelowego położonego poza stałym lądem określony został punkt decyzyjny (point of no return, PNR).

SPO.OP.155 Uzupelnianie paliwa w czasie, gdy osoby wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

- a) W czasie gdy osoby wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, nie uzupełnia się benzyny lotniczej lub paliw typu wide-cut ani mieszanek tych rodzajów paliwa w zbiornikach statku powietrznego.
- b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a statek powietrzny musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.

SPO.OP.160 Użycie słuchawek nagłownych

Z wyjątkiem balonów, 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.

SPO.OP.165 Palenie tytoniu

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie ani podczas napełniania lub opróżniania zbiorników paliwa statku powietrznego.

SPO.OP.170 Warunki meteorologiczne

- a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.

- b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.
- c) Jeżeli dany lot zawiera segmenty VFR i IFR, informacje meteorologiczne, o których mowa w lit. a) i b), stosuje się odpowiednio.

SPO.OP.175 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury naziemne

- a) Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji mogących ujemnie wpływać na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji AFM.
- b) W przypadku operacji wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladania i zapobiegania oblodzeniu statku powietrznego na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym inspekcji w celu umożliwienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

SPO.OP.176 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury w locie

- a) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub celowo wlatuje w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenie, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach zgodnie z pkt 2.a.5 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- b) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany, lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, pilot dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość lub trasę, oraz – w razie konieczności – zgłaszając służbom ATC sytuację awaryjną.
- c) W przypadku operacji wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.

SPO.OP.180 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

- a) według dostępnych informacji warunki pogodowe na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz
- b) spełnione będą stosowne minima operacyjne lotniska.

SPO.OP.181 Warunki do startu – balony

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że według dostępnych informacji warunki pogodowe panujące na miejscu operacji lotniczej lub lotnisku nie uniemożliwią bezpiecznego startu i odlotu.

SPO.OP.185 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

Przewoząc specjalistów zadaniowych – o ile nie znajdują się oni na pokładzie statku powietrznego w celu szkolenia – pilot dowódca nie może wykonywać symulacji:

- a) sytuacji wymagających zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; ani
- b) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

SPO.OP.190 Zarządzanie paliwem w locie

- a) Operator skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym dopilnowuje, by podczas lotu prowadzono kontrole ilości paliwa i zarządzano jego zużyciem.

- b) Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego nie jest mniejsza niż ilość potrzebna na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych plus planowana rezerwa paliwa wymagana przepisami SPO.OP.130 i SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Użycie dodatkowego tlenu

- a) Operator zapewnia, by specjaliści zadaniowi oraz członkowie załogi korzystali z dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły, zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp, chyba że właściwy organ zatwierdzi inny sposób postępowania zgodnie z SOP.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a) oraz z wyjątkiem operacji spadochronowych, samoloty i śmigłowce inne niż skomplikowane samoloty i śmigłowce mogą na krótki i ściśle określony czas wlatywać powyżej 13 000 stóp bez podawania dodatkowego tlenu za uprzednim zatwierdzeniem przez właściwy organ w oparciu o następujące aspekty:
- 1) wlot powyżej 13 000 stóp nie trwa dłużej niż 10 minut lub, jeżeli musi trwać dłużej, zajmuje dokładnie tyle czasu, ile jest niezbędne do wykonania danego zadania specjalistycznego;
 - 2) lot nie jest prowadzony powyżej 16 000 stóp;
 - 3) podczas odprawy z zakresu bezpieczeństwa, o której mowa w SPO.OP.135, członkom załogi i specjalistom zadaniowym zostaną przekazane odpowiednie informacje o skutkach niedotlenienia;
 - 4) SOP dla rozpatrywanej operacji uwzględniają pkt 1, 2 i 3;
 - 5) wcześniejsze doświadczenie operatora w prowadzeniu operacji powyżej 13 000 stóp bez używania dodatkowego tlenu;
 - 6) indywidualne doświadczenie członków załogi i specjalistów zadaniowych, a także ich adaptacja fizjologiczna do przebywania na dużych wysokościach; oraz
 - 7) wysokość bezwzględna bazy operatora lub miejsca, z którego prowadzi się operację.

SPO.OP.200 Wykrywanie bliskości ziemi

- a) W przypadku wykrycia przez członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi, pilot lecący podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.
- b) System ostrzegania o bliskości ziemi może zostać wyłączony podczas wykonywania tych zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statku powietrznego poniżej wysokości, na której uruchamia się systemu ostrzegania o bliskości ziemi.

SPO.OP.205 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

- a) Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia stosowne procedury operacyjne i programy szkoleniowe. Jeżeli stosowany system to ACAS II, przedmiotowe procedury i szkolenia muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011.
- b) System ACAS II może zostać wyłączony podczas wykonywania tych zadań specjalistycznych, które z natury wymagają pilotowania statków powietrznych w takiej odległości od siebie, która powodowałaby uruchomienie systemu ACAS.

SPO.OP.210 Warunki podejścia i lądowania – samoloty i śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do lądowania drogi startowej lub FATO nie uniemożliwiają bezpiecznego podejścia, lądowania lub wykonania nieudanego podejścia.

SPO.OP.215 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia – samoloty i śmigłowce

- a) Pilot dowódca może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej/widzialności (RVR/VIS).
- b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do segmentu podejścia końcowego, w przypadku gdy wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H) lub minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania (MDA/H) wynosi ponad 1 000 stóp nad poziomem lotniska;
- c) Jeżeli wartość RVR nie jest dostępna, można ją obliczyć przez przeliczenie podawanej widzialności.
- d) Jeżeli po zejściu poniżej 1 000 stóp nad poziomem lotniska podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.
- e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i zamierzonej do użycia drogi startowej.
- f) Wartość RVR w strefie przyziemienia ma zawsze charakter decydujący.

SPO.OP.225 Ograniczenia operacyjne – balony na ogrzane powietrze

- a) Balon na ogrzane powietrze nie może lądować w nocy, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych.
- b) Balon na ogrzane powietrze może wystartować w nocy, pod warunkiem że zabierze ilość paliwa wystarczającą do wylądowania w dzień.

SPO.OP.230 Standardowe procedury operacyjne

- a) Przed rozpoczęciem operacji specjalistycznej operator dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność działania, aby określić zagrożenia i powiązane ryzyko nieodłącznie związane z daną operacją oraz ustanowić środki ograniczające ryzyko.
- b) W oparciu o ocenę ryzyka operator opracowuje standardowe procedury operacyjne (SOP), które są właściwe dla danej operacji specjalistycznej i używanego statku powietrznego, z uwzględnieniem wymagań podczęści E. SOP stanowią część instrukcji operacyjnej lub osobny dokument. SOP są regularnie weryfikowane i aktualizowane, stosownie do przypadku.
- c) Operator zapewnia wykonywanie operacji specjalistycznych zgodnie z SOP.

PODCZEŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH**SPO.POL.100 Ograniczenia operacyjne – wszystkie statki powietrzne**

- a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa oraz – z wyjątkiem balonów – położenie środka ciężkości statku powietrznego muszą być zgodne z ograniczeniami określonymi w odpowiedniej instrukcji.
- b) W statku powietrznym umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów, bądź ich kombinacje, zawierające ograniczenia operacyjne, które zgodnie z instrukcją AFM wymagają wizualnej prezentacji.

SPO.POL.105 Masa i wyważenie

- a) Operator zapewnia, by masę statku powietrznego oraz – z wyjątkiem balonów – położenie środka ciężkości ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje o ważeniu przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli nieznanym jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, 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 i balonów – stosownie do przypadku, przez producenta statku powietrznego lub zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003.

SPO.POL.110 System obliczania masy i wyważenia — operacje zarobkowe z użyciem samolotów i śmigłowców oraz operacje niezarobkowe z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym

- a) Operator ustanawia system obliczania masy i wyważenia dla każdego lotu lub serii lotów:
- 1) sucha masa operacyjna statku powietrznego;
 - 2) masa ładunku handlowego;
 - 3) masa ładunku paliwa;
 - 4) obciążenie statku powietrznego i rozmieszczenie tego obciążenia;
 - 5) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa; oraz
 - 6) stosowne położenia środka ciężkości statku powietrznego.
- b) Załoga lotnicza zostaje wyposażona w środki pozwalające na powtórzenie i weryfikację wszelkich obliczeń masy oraz wyważenia w oparciu o obliczenia elektroniczne.
- c) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy określenie masy ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.
- d) Pilot dowódca dopilnowuje, by załadunek:
- 1) statku powietrznego odbywał się pod nadzorem personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje; oraz
 - 2) ładunku handlowego był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.
- e) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody stosowane podczas załadunku oraz w systemie obliczania masy i wyważenia, spełniające wymagania określone w lit. a)–d). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje zamierzonych operacji.

SPO.POL.115 Dane i dokumentacja masy i wyważenia – operacje zarobkowe z użyciem samolotów i śmigłowców oraz operacje niezarobkowe z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym

a) Przed każdym lotem lub serią lotów operator ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie w taki sposób, że limity masy i wyważenia statku powietrznego nie są przekroczone. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:

- 1) znaki rejestracyjne i typ statku powietrznego;
- 2) stosownie do przypadku, oznaczenie, numer oraz data lotu;
- 3) imię i nazwisko pilota dowódcy;
- 4) imię i nazwisko osoby, która sporządziła dokument;
- 5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego;
- 6) masa paliwa przy starcie oraz masa paliwa na przelot;
- 7) w stosownych przypadkach, masa materiałów zużywalnych innych niż paliwo;
- 8) składniki ładunku;
- 9) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa;
- 10) stosowne położenia środka ciężkości statku powietrznego; oraz
- 11) wartości graniczne masy i położenia środka ciężkości.

b) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator sprawdza spójność otrzymanych danych.

SPO.POL.116 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia – złączenie wymagań

Niezależnie od przepisu SPO.POL.115 lit. a) pkt 5, określenie środka ciężkości nie musi znajdować się w dokumentacji masy i wyważenia, jeżeli rozmieszczenie ładunku jest zgodne z wcześniej obliczoną tabelą wyważenia lub jeżeli można wykazać, że podczas planowanych operacji możliwe jest zapewnienie prawidłowego wyważenia, niezależnie od faktycznej masy ładunku.

SPO.POL.120 Osiągi – zasady ogólne

Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, wyłącznie jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.

SPO.POL.125 Ograniczenia masy startowej – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Operator dopilnowuje, by:

a) masa samolotu przy rozpoczęciu startu nie przekraczała ograniczeń masy dla:

- 1) startu, zgodnie z wymaganiami SPO.POL.130;
- 2) lotu po trasie z jednym silnikiem niepracującym, zgodnie z wymaganiami SPO.POL.135; oraz

3) lądowania, zgodnie z wymaganiami SPO.POL.140;

uwzględniając spodziewaną wraz z postępowaniem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa;

- b) masa samolotu przy starcie nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajduje się lotnisko lub miejsce operacji lotniczej, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy startowej; oraz
- c) szacunkowa masa samolotu w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku planowanego lądowania lub miejscu operacji lotniczej, gdzie planowane jest lądowanie, a także na dowolnym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego, nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajdują się te lotniska lub miejsca operacji lotniczych, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy do lądowania.

SPO.POL.130 Start – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

a) Ustalając maksymalną masę startową, pilot dowódca bierze pod uwagę następujące wymagania:

- 1) obliczeniowa długość startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODA), przy długości zabezpieczenia wydłużonego startu nieprzekraczającej połowy rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (take-off run available, TORA);
- 2) obliczeniowa długość rozbiegu przy starcie nie może przekraczać rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (TORA);
- 3) dla startu przerwane i kontynuowane stosuje się taką samą wartość V_1 określoną w instrukcji AFM; oraz
- 4) masa startowa przy starcie z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie może przekraczać masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na suchej drodze startowej.

b) Z wyjątkiem samolotów wyposażonych w silnik turbośmigłowy i posiadających maksymalną masę startową nie większą niż 5 700 kg, w przypadku wystąpienia niesprawności silnika podczas startu pilot dowódca dopilnowuje, by samolot mógł:

- 1) przerwać start i zatrzymać się w granicach rozporządzalnej długości przerwane startu; lub
- 2) kontynuować start i z odpowiednim zapasem ominąć wszystkie przeszkody na torze wznoszenia, do momentu gdy będzie mógł spełnić wymagania SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Pilot dowódca dopilnowuje, by w przypadku wystąpienia niesprawności silnika w dowolnym punkcie trasy samolot wielosilnikowy mógł kontynuować lot do odpowiedniego lotniska lub miejsca operacji lotniczej bez schodzenia w jakimkolwiek punkcie poniżej minimalnej wysokości bezwzględnej przewyższenia nad przeszkodami.

SPO.POL.140 Lądowanie – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Pilot dowódca dopilnowuje, by na każdym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, po ominięciu wszystkich przeszkód na torze podejścia z bezpiecznym zapasem, samolot mógł wylądować i zatrzymać się, a wodnosamolot mógł zejść do dostatecznie małej prędkości, w granicach rozporządzalnej długości lądowania. Należy uwzględnić spodziewane różnice w technikach podejścia i lądowania, jeżeli nie uwzględniono ich podczas planowania osiągow.

SPO.POL.145 Osiągi i kryteria operacyjne – samoloty

W przypadku użytkowania samolotu na wysokości niższej niż 150 m (500 stóp) nad obszarem, który nie jest gęsto zaludniony – w odniesieniu do samolotów, które nie są w stanie utrzymać równego toru lotu w przypadku niesprawności silnika krytycznego – operator:

a) ustanawia procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika;

- b) ustanawia program szkoleniowy dla członków załogi; oraz
- c) dopilnowuje, by wszyscy obecni na pokładzie członkowie załogi oraz specjaliści zadaniowi zostali zapoznani z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.

SPO.POL.146 Osiągi i kryteria operacyjne – śmigłowce

- a) Pilot dowódca może użytkować statek powietrzny nad obszarami gęsto zaludnionymi, pod warunkiem że:
 - 1) śmigłowiec ma certyfikat kategorii A lub B; oraz
 - 2) ustanowiono środki bezpieczeństwa zapobiegające niepotrzebnemu zagrożeniu dla osób lub mienia na ziemi oraz zatwierdzono operację i dotyczące jej SOP.
- b) Operator musi:
 - 1) ustanowić procedury operacyjne mające na celu minimalizację skutków niesprawności silnika;
 - 2) ustanowić program szkoleniowy dla członków załogi; oraz
 - 3) dopilnować, by wszyscy obecni na pokładzie członkowie załogi oraz specjaliści zadaniowi zostali zapoznani z procedurami na wypadek przymusowego lądowania.
- c) Operator zapewnia, by masa przy starcie, lądowaniu lub zawisie nie przekraczała masy maksymalnej określonej dla:
 - 1) zawisu bez wpływu ziemi (HOGÉ) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy; lub
 - 2) jeżeli w panujących warunkach wykonanie zawisu bez wpływu ziemi nie jest prawdopodobne, masa śmigłowca nie może przekroczyć masy maksymalnej określonej dla zawisu z wpływem ziemi (HIGE) ze wszystkimi silnikami pracującymi na odpowiednich zakresach mocy, o ile panujące warunki pozwalają na wykonanie zawisu z wpływem ziemi przy określonej masie maksymalnej.

PODCZEŚĆ D

PRYZRĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty

SPO.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:
 - 1) używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.A.215;
 - 3) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.A.220; lub
 - 4) zainstalowane w samolocie.
- b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
 - 1) zapasowe bezpieczniki;

- 2) samodzielne przenośne źródła światła;
 - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 4) uchwyt na mapy;
 - 5) apteczki pierwszej pomocy;
 - 6) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne; oraz
 - 7) kotwica morska i sprzęt do cumowania.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220;
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdolność samolotu do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich używać.
- e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.
- f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

SPO.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub gdy ich brakuje, chyba że:

- a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), o ile taki wykaz został opracowany;
- b) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym oraz wszelkich samolotów użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie na użytkowanie samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL); lub
- c) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu.

SPO.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

SPO.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;

- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;
- e) zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach kabiny;
- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz
- g) w przypadku użytkowania samolotu jako wodnosamolotu – światła wymagane w celu spełnienia międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

SPO.IDE.A.120 Operacje według VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

- a) Samoloty użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - 1) kurs magnetyczny;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 4) prędkość przyrządową;
 - 5) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha; oraz
 - 6) ślizg, w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym.
- b) Samoloty użytkowane w warunkach VMC w nocy wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:
 - 1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - (i) skręt i ślizg;
 - (ii) wysokość bezwzględną;
 - (iii) prędkość pionową; oraz
 - (iv) kurs stabilny;
 - 2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych.
- c) Skomplikowane samoloty z napędem silnikowym użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenia zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.
- d) Samoloty użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

e) Zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, samoloty wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:

- 1) barometryczną wysokość bezwzględną;
- 2) prędkość przyrządową;
- 3) ślizg lub zakręt i ślizg (stosownie do przypadku);
- 4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;
- 5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach;
- 6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach; oraz
- 7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach.

SPO.IDE.A.125 Operacje według IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- 1) kurs magnetyczny.
- 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
- 4) prędkość przyrządową;
- 5) prędkość pionową;
- 6) skręt i ślizg;
- 7) położenie przestrzenne;
- 8) kurs stabilny;
- 9) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz
- 10) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha;

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;

c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:

- 1) barometryczną wysokość bezwzględną;
- 2) prędkość przyrządową;
- 3) prędkość pionową;

- 4) skręt i ślizg;
 - 5) położenie przestrzenne;
 - 6) kurs stabilny; oraz
 - 7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach;
- d) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem; oraz
- e) skomplikowane samoloty z napędem silnikowym, jeżeli użytkowane są według IFR, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a), b), c) i d) – w:
- 1) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;
 - 2) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych;
 - 3) drugie niezależne urządzenie do pomiaru i wyświetlania wysokości bezwzględnej, chyba że zostało już zainstalowane zgodnie z lit. e) pkt 1; oraz
 - 4) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności głównego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.

SPO.IDE.A.126 Wyposażenie dodatkowe do operacji według IFR z jednym pilotem

Skomplikowane samoloty z napędem silnikowym użytkowane według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kursu.

SPO.IDE.A.130 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (terrain awareness warning system, TAWS)

Samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub z MOPSC większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:

- a) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r.; lub
- b) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy nie później niż w dniu 1 stycznia 2011 r.

SPO.IDE.A.131 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)

O ile przepisy rozporządzenia (UE) nr 1332/2011 nie stanowią inaczej, samoloty z napędem turbinowym o MCTOM większej niż 5 700 kg wyposaża się w system ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

Poniższe rodzaje samolotów wyposaża się w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, gdy są użytkowane w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, przez które przebiega trasa przelotu, gdzie można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych:

- a) samoloty z kabiną ciśnieniową;

- b) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MCTOM większej niż 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Wyposażenie dodatkowe do lotów w warunkach oblodzenia w nocy – skomplikowane samoloty z napędem silnikowym

- a) Samoloty użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenie do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.
- b) Urządzenie do oświetlania tworzącego się lodu nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.140 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

- a) Następujące samoloty wyposaża się w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR):
- 1) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później; oraz
 - 2) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 2 250 kg:
 - (i) certyfikowane do operacji z minimalną liczebnością załogi wynoszącą co najmniej dwóch pilotów;
 - (ii) wyposażone w silnik(-i) turbodrutowy(-e) lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; oraz
 - (iii) dla których świadectwo typu wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później.
- b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin.
- c) Rejestrator CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:
- 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymane w kabinie załogi lotniczej przez radio;
 - 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce; oraz
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.
- d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- f) CVR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

SPO.IDE.A.145 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

- a) Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkownika samolotu oraz jest zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy.
- c) Dane muszą pochodzić z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Rejestrator FDR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

SPO.IDE.A.150 Zapisy z łącza transmisji danych

- a) Samoloty, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiami posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:
 - 1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z samolotu, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:
 - (i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;
 - (ii) łączność między kontrolerem a pilotem;
 - (iii) dozór adresowany;
 - (iv) informacje o locie;
 - (v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;
 - (vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz
 - (vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;
 - 2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem samolotu; oraz
 - 3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.
- b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu musi pozwalać na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.
- c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla CVR w SPO.IDE.A.140.
- d) Rejestrator jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

- e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora CVR zawarte w SPO.IDE.A.140 lit. d) i e).

SPO.IDE.A.155 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą zostać spełnione, jeżeli:

- a) samolot, w którym wymagany jest rejestrator CVR lub FDR, zostanie wyposażony w jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota; lub
- b) samolot, w którym wymagany jest rejestrator CVR i FDR, zostanie wyposażony w dwa zespolone rejestratory parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

SPO.IDE.A.160 Fotele, pasy bezpieczeństwa i systemy przytrzymujące

Samoloty wyposaża się w:

- a) fotel lub stanowisko dla każdego członka załogi bądź specjalisty zadaniowego znajdującego się na pokładzie;
- b) pas bezpieczeństwa na każdym fotelu oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;
- c) w przypadku samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty – pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu załogi lotniczej, posiadający jeden punkt zwalniania.
- d) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym – pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia, posiadający jeden punkt zwalniania i urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:
- 1) na każdym fotelu członka załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok fotelu pilota; oraz
 - 2) na każdym fotelu obserwatora położonym w kabinie załogi lotniczej;

SPO.IDE.A.165 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Samoloty wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:
- 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) na bieżąco uzupełniana pod względem zawartości i daty ważności produktów.

SPO.IDE.A.170 Tlen dodatkowy – samoloty z kabiną ciśnieniową

- a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach bezwzględnych, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna w przedziałach kabiny wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla wszystkich członków załogi i specjalistów zadaniowych przez co najmniej:
- 1) czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna kabiny przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym przypadku nie krócej niż przez 10 minut;
 - 2) czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna w przedziale załogi lotniczej i kabinie mieści się w przedziale 14 000–15 000 stóp, w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu;

- 3) przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna w przedziale załogi lotniczej i kabinie mieści się w przedziale 10 000–14 000 stóp; oraz
 - 4) czas nie krótszy niż 10 minut w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13 000 stóp w czasie 4 minut.
- c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokości bezwzględnej lotu powyżej 25 000 stóp dodatkowo wyposaża się w:
- 1) urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie; oraz
 - 2) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym – maski dla członków załogi lotniczej umożliwiające szybkie założenie.

SPO.IDE.A.175 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

- a) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziałów kabiny wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
 - 1) wszystkich członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
 - 2) wszystkich osób na pokładzie przez czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny jest większa niż 13 000 stóp.
- c) Niezależnie od przepisów lit. b), dozwolone jest wlatywanie na określony czas na wysokość 13 000–16 000 stóp bez zapasu tlenu, zgodnie z SPO.OP.195 lit. b).

SPO.IDE.A.180 Gaśnice ręczne

- a) Samoloty, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych (TMG) i samolotów ELA1, wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
 - 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale kabiny oddzielnym od przedziału załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

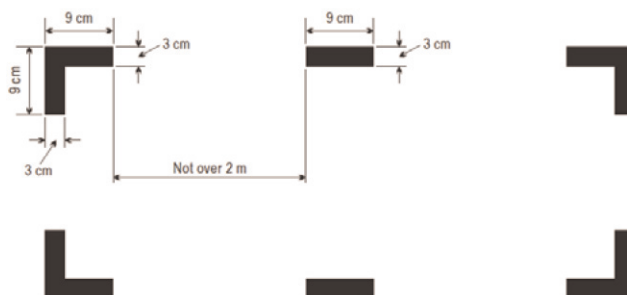
SPO.IDE.A.181 Topory i łomy awaryjne

Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg wyposaża się w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczony w kabinie załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.185 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba**SPO.IDE.A.190 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)**

a) Samoloty wyposaża się w:

- 1) nadajnik ELT dowolnego typu, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy nie później niż w dniu 1 lipca 2008 r.;
- 2) automatyczny nadajnik ELT, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub
- 3) nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego, w przypadku samolotu z maksymalną certyfikowaną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej.

b) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Loty nad obszarami wodnymi

a) W kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z fotela lub stanowiska osoby, dla której użytku są one przeznaczone, wyposaża się następujące samoloty:

1) jednosilnikowe samoloty lądowe w przypadku:

- (i) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub
- (ii) startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, jeżeli w opinii pilota dowódcy tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że mogłyby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania;

2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi; oraz

3) samoloty użytkowane w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości.

b) Każdą kamizelkę ratunkową wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z niej osoby.

c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

1) kotwicę morską oraz inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania samolotem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

- 2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.
- d) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich (przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości) określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:
 - 1) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu;
 - 2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz
 - 3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

SPO.IDE.A.200 Wyposażenie ratownicze

- a) Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:
 - 1) wyposażenie sygnalizacyjne wytwarzające sygnały o zagrożeniu;
 - 2) co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)); oraz
 - 3) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające liczbę osób na pokładzie.
- b) Dodatkowe wyposażenie ratownicze, o którym mowa w lit. a) pkt 3, nie musi znajdować się pokładzie, jeżeli samolot:
 - 1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:
 - (i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym, w przypadku samolotów będących w stanie kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność silnika krytycznego (silników krytycznych); lub
 - (ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku wszystkich innych samolotów; lub
 - 2) pozostaje w odległości od obszaru umożliwiającego wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadająca 90 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku samolotów certyfikowanych zgodnie ze stosownym standardem dotyczącym zdolności do lotu.

SPO.IDE.A.205 Indywidualne wyposażenie ochronne

Każda znajdująca się na pokładzie osoba nosi indywidualne wyposażenie ochronne odpowiednie dla rodzaju podejmowanej operacji.

SPO.IDE.A.210 Słuchawki nagłowne

- a) Samoloty wyposaża się w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym bądź ich odpowiednikiem dla każdego członka załogi lotniczej na jego stanowisku pracy w kabinie załogi lotniczej.
- b) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w przycisk nadawania na sterownicy ręcznego sterowania przechyleniem i pochyleniem dla każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

SPO.IDE.A.215 Sprzęt łączności radiowej

- a) Jeżeli samoloty użytkowane są według IFR lub w nocy, bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w sprzęt łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:
- 1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;
 - 2) otrzymywanie informacji meteorologicznych w dowolnym momencie lotu;
 - 3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz
 - 4) łączność na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.
- b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

SPO.IDE.A.220 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Samoloty wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
- 1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz
 - 2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W samolotach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.
- c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

SPO.IDE.A.225 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się we wtórny radar dozоровania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

SEKCJA 2**Śmigłowce****SPO.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne**

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzone zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatości do lotu, jeżeli są:
- 1) używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.H.215;
 - 3) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.H.220; lub
 - 4) zainstalowane w śmigłowcu.

- b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) samodzielne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) uchwyt na mapy;
 - 4) apteczka pierwszej pomocy;
 - 5) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne; oraz
 - 6) kotwica morska i sprzęt do cumowania.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich używać.
- e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.
- f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

SPO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub gdy ich brakuje, chyba że:

- a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), o ile taki wykaz został opracowany;
- b) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym oraz wszelkich śmigłowców użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie na użytkowanie śmigłowca zgodnie z głównym wykazem wyposażenia minimalnego (MMEL); lub
- c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

SPO.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;

- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;
- e) zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach kabiny;
- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz
- g) światła wymagane zgodnie z międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu zderzeniom na morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

SPO.IDE.H.120 Operacje według VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

- a) Śmigłowce użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - 1) kurs magnetyczny;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 4) prędkość przyrządową; oraz
 - 5) ślizg.
- b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem lub w warunkach VMC w nocy wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:
 - 1) urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - (i) położenie przestrzenne;
 - (ii) prędkość pionową; oraz
 - (iii) kurs stabilny;
 - 2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz
 - 3) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym – urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.
- c) Śmigłowce użytkowane przy widzialności poniżej 1 500 m lub w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.
- d) Zawsze gdy do wykonania operacji koniecznych jest dwóch pilotów, śmigłowce wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające:
 - 1) barometryczną wysokość bezwzględną;

- 2) prędkość przyrządową;
- 3) ślizg;
- 4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;
- 5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach; oraz
- 6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach.

SPO.IDE.H.125 Operacje według IFR - przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według IFR wyposaża się w:

- a) urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - 1) kurs magnetyczny.
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 4) prędkość przyrządową;
 - 5) prędkość pionową;
 - 6) ślizg;
 - 7) położenie przestrzenne;
 - 8) kurs stabilny; oraz
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego;
- b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;
- c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające:
 - 1) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 2) prędkość przyrządową;
 - 3) prędkość pionową;
 - 4) ślizg;
 - 5) położenie przestrzenne; oraz
 - 6) kurs stabilny;
- d) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;

- e) dodatkowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne (jako przyrząd rezerwowy); oraz
- f) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym:
 - 1) alternatywne źródło ciśnienia statycznego; oraz
 - 2) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych.

SPO.IDE.H.126 Wyposażenie dodatkowe do operacji według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

SPO.IDE.H.132 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

Śmigłowce użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, w przypadku gdy aktualne meldunki meteorologiczne wskazują, że na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.

SPO.IDE.H.133 Wyposażenie dodatkowe do operacji w warunkach oblodzenia nocą – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

- a) Śmigłowce użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenie do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.
- b) Urządzenie do oświetlania tworzącego się lodu nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

SPO.IDE.H.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

SPO.IDE.H.140 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

- a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 7 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, wyposaża się w rejestrator CVR.
- b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin.
- c) Rejestrator CVR rejestruje, w odniesieniu do skali czasowej:
 - 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;
 - 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) tło dźwiękowe kabiny pilota, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego mikrofonu załogi; oraz
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.
- d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.

- e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- f) CVR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

SPO.IDE.H.145 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

- a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 3 175 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkownika śmigłowca oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin jego pracy.
- c) Dane muszą pochodzić ze śmigłowca ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim śmigłowiec jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Rejestrator FDR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

SPO.IDE.H.150 Zapisy z łącza transmisji danych

- a) Śmigłowce, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiami posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:
- 1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i ze śmigłowca, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:
 - (i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;
 - (ii) łączność między kontrolerem a pilotem;
 - (iii) dozór adresowany;
 - (iv) informacje o locie;
 - (v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;
 - (vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz
 - (vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;
 - 2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem śmigłowca; oraz
 - 3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.
- b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu musi pozwalać na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.

- c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla CVR w SPO.IDE.H.140.
- d) Rejestrator jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.
- e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora CVR zawarte w SPO.IDE.H.140 lit. d) i e).

SPO.IDE.H.155 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie śmigłowca znajduje się jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

SPO.IDE.H.160 Fotele, pasy bezpieczeństwa i systemy przytrzymujące

- a) Śmigłowce wyposaża się w:
 - 1) fotel lub stanowisko dla każdego członka załogi bądź specjalisty zadaniowego znajdującego się na pokładzie;
 - 2) pas bezpieczeństwa na każdym fotelu oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;
 - 3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r., pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu; oraz
 - 4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym fotelu członka załogi lotniczej.
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

SPO.IDE.H.165 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Śmigłowce wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:
 - 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) na bieżąco uzupełniana pod względem zawartości i daty ważności produktów.

SPO.IDE.H.175 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

- a) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.
- b) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziałów kabiny wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
 - 1) wszystkich członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
 - 2) wszystkich członków załogi i specjalistów zadaniowych przez czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna przedziału kabiny jest większa niż 13 000 stóp.

- c) Niezależnie od przepisów lit. b), dozwolone jest wlatywanie na określony czas na wysokość 13 000–16 000 stóp bez zapasu tlenu, zgodnie z SPO.OP.195 lit. b).

SPO.IDE.H.180 Gaśnice ręczne

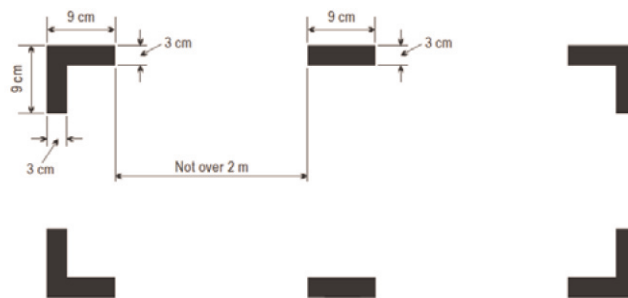
- a) Śmigłowce – z wyjątkiem śmigłowców ELA2 – wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
- 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale kabiny oddzielnym od przedziału załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

SPO.IDE.H.185 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



SPO.IDE.H.190 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

- a) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc większą niż sześć wyposaża się w:
- 1) automatyczny nadajnik ELT; oraz
 - 2) jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) w tratwie lub kamizelce ratunkowej, w przypadku gdy śmigłowiec jest użytkowany w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.
- b) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc wynoszącą sześć lub mniej wyposaża się w nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego.
- c) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Loty nad obszarami wodnymi – śmigłowce z napędem silnikowym inne niż skomplikowane śmigłowce

- a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z fotela lub stanowiska osoby, dla użytku której są one przeznaczone, podczas:
- 1) lotów nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub

- 2) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; lub
 - 3) startu lub lądowania na lotnisku/miejscu operacji lotniczej, jeżeli tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.
- b) Każdą kamizelkę ratunkową wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z niej osoby.
- c) Pilot dowódca śmigłowca użytkowanego w locie nad obszarem wodnym w odległości od lądu większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich (przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości) określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:
- 1) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu;
 - 2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz
 - 3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.
- d) Decydując, czy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca powinny mieć na sobie kamizelki ratunkowe wymagane przepisem lit. a), pilot dowódca określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania.

SPO.IDE.H.197 Kamizelki ratunkowe – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

- a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z fotela lub stanowiska osoby, dla użytku której są one przeznaczone, podczas:
- 1) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu;
 - 2) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub
 - 3) startu i lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą tak, że w przypadku nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania.
- b) Każdą kamizelkę ratunkową wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z niej osoby.

SPO.IDE.H.198 Kombinezony ratunkowe – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym

Każda osoba znajdująca się na pokładzie musi mieć założony kombinezon ratunkowy podczas lotów:

- a) nad obszarami wodnymi wykonywanymi w celu wsparcia operacji morskich, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu, w sytuacji gdy:
- 1) dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż +10 °C; lub
 - 2) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż szacowany czas przeżycia; lub

- b) w przypadku gdy pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:
- 1) loty nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu większej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; oraz
 - 2) dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż +10 °C.

SPO.IDE.H.199 **Tratwy ratunkowe, nadajniki ratunkowe ELT oraz wyposażenie ratunkowe podczas długotrwałych lotów nad obszarami wodnymi – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym**

Śmigłowce użytkowane:

- a) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; lub
- b) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu, a także kiedy pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka, wyposaża się w:
 - 1) co najmniej jedną tratwę ratunkową o pojemności znamionowej nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie, przechowywaną w sposób ułatwiający jej szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;
 - 2) co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) dla każdej wymaganej tratwy ratunkowej; oraz
 - 3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

SPO.IDE.H.200 **Wyposażenie ratownicze**

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:

- a) wyposażenie sygnalizacyjne wytwarzające sygnały o zagrożeniu;
- b) co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)); oraz
- c) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające liczbę osób na pokładzie.

SPO.IDE.H.201 **Dodatkowe wymagania dotyczące śmigłowców wykonujących operacje morskie w nieprzyjaznym środowisku na morzu – skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym**

Śmigłowce użytkowane w operacjach morskich w nieprzyjaznym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, muszą spełniać następujące wymagania:

- a) W sytuacji gdy dostępne pilotowi dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż +10 °C lub gdy szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia bądź gdy lot ma być wykonany nocą, wszyscy członkowie załogi i specjaliści zadaniowi na pokładzie mają na sobie kombinezony ratunkowe.
- b) Wszystkie tratwy ratunkowe przewożone zgodnie z SPO.IDE.H.199 są umieszczane w sposób zapewniający ich użyteczność w warunkach na morzu, dla których oceniono właściwości śmigłowca w zakresie wodowania, unoszenia się na powierzchni i trzymowania w celu spełnienia wymagań certyfikacyjnych dotyczących wodowania.
- c) Śmigłowiec jest wyposażony w system oświetlenia awaryjnego posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca.

- d) Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, a także urządzenia służące do ich otwierania, muszą być oznaczone w sposób widoczny w celu zapewnienia osobom na pokładzie odniesień wzrokowych w świetle dziennym i w ciemności. Oznaczenia te muszą być zaprojektowane w taki sposób, by pozostawały widoczne po kapotowaniu śmigłowca i zanurzeniu kabiny pod wodę.
- e) Wszystkie drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania, muszą posiadać urządzenia blokujące je w pozycji otwartej w taki sposób, aby urządzenia te nie przeszkadzały osobom znajdującym się na pokładzie w wyjściu przy dowolnych warunkach na morzu oraz aby zapewniały maksymalne rozwarście uznane za niezbędne na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.
- f) Wszystkie drzwi, okna lub inne otwory w przedziale kabiny przeznaczone do użycia podczas ewakuacji pod wodą wyposaża się tak, aby mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej.
- g) Kamizelki ratunkowe są noszone przez cały czas, chyba że specjalista zadaniowy lub członek załogi, dla którego kamizelka jest przeznaczona, ma na sobie zintegrowany kombinezon ratunkowy spełniający połączone wymaganie dotyczące kombinezonu ratunkowego i kamizelki ratunkowej.

SPO.IDE.H.202 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi – wyposażenie różne

Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

- a) kotwicę morską oraz inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowcem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz
- b) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych przewidziane w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

SPO.IDE.H.203 Wszystkie śmigłowce w lotach nad obszarami wodnymi – wodowanie

Skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową oraz śmigłowce z napędem silnikowym inne niż skomplikowane śmigłowce, użytkowane nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich, muszą:

- a) mieć konstrukcję umożliwiającą lądowanie na wodzie zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu;
- b) być certyfikowane do wodowania zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu; lub
- c) być wyposażone w ratunkowe urządzenia pływające.

SPO.IDE.H.205 Indywidualne wyposażenie ochronne

Każda znajdująca się na pokładzie osoba nosi indywidualne wyposażenie ochronne odpowiednie dla rodzaju podejmowanej operacji.

SPO.IDE.H.210 Słuchawki nagłowne

Zawsze kiedy wymagany jest system łączności radiowej lub radionawigacji, śmigłowiec jest wyposażany w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie oraz przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota, członka załogi lub specjalisty zadaniowego na wyznaczonym dla niego stanowisku pracy.

SPO.IDE.H.215 Sprzęt łączności radiowej

- a) Jeżeli śmigłowce użytkowane są według IFR lub w nocy, bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w sprzęt łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:

- 1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;
- 2) otrzymywanie informacji meteorologicznych;

- 3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz
 - 4) łączność na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.
- b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.
- c) W przypadku gdy oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisem SPO.IDE.H.135 wymagany jest system łączności radiowej, śmigłowce wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota i członka załogi na wyznaczonym dla niego stanowisku pracy.

SPO.IDE.H.220 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
- 1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz
 - 2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W śmigłowcach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.
- c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

SPO.IDE.H.225 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, śmigłowce wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

SEKCJA 3

Szybowce

SPO.IDE.S.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatości do lotu, jeżeli są:
- 1) używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.S.145;
 - 3) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.S.150; lub
 - 4) zainstalowane w szybowcu.
- b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) samodzielne przenośne źródła światła;

- 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu; oraz
 - 3) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność szybowca do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich używać.
- e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

SPO.IDE.S.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja szybowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub gdy ich brakuje, chyba że:

- a) szybowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), o ile taki wykaz został opracowany; lub
- b) szybowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

SPO.IDE.S.115 Operacje według VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

- a) Szybowce użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
- 1) kurs magnetyczny, w przypadku motoszybowców;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną; oraz
 - 4) prędkość przyrządową.
- b) Szybowce użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanej wysokości bezwzględnej bez odniesienia do co najmniej jednego dodatkowego przyrządu, są, oprócz przyrządów wymienionych w lit. a), wyposażane w urządzenia mierzące i wyświetlające:
- 1) prędkość pionową;
 - 2) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg; oraz
 - 3) kurs magnetyczny.

SPO.IDE.S.120 Loty chmurowe – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

Szybowce wykonujące loty chmurowe wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające:

- a) kurs magnetyczny;

- b) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- c) barometryczną wysokość bezwzględną;
- d) prędkość przyrządową;
- e) prędkość pionową; oraz
- f) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg.

SPO.IDE.S.125 Fotele i systemy przytrzymujące

- a) Szybowce wyposaża się w:
 - 1) fotel dla każdej osoby znajdującej się na pokładzie; oraz
 - 2) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu zgodnie z instrukcją AFM.
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

SPO.IDE.S.130 Dodatkowy tlen

Szybowce użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych ponad 10 000 stóp wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
- b) wszystkich członków załogi i specjalistów zadaniowych przez czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

SPO.IDE.S.135 Loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca szybowca użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- a) kamizelka ratunkowa lub równoważny indywidualny środek pływający dla każdej osoby na pokładzie, założona lub umieszczona w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia osoby, dla której użytku jest przeznaczona;
- b) nadajnik ratunkowy ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz
- c) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu podczas wykonywania lotów:
 - 1) nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub
 - 2) w których tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że w razie nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłyby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania.

SPO.IDE.S.140 Wyposażenie ratownicze

Szybowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i wyposażenie ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

SPO.IDE.S.145 Sprzęt łączności radiowej

- a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się w sprzęt łączności radiowej umożliwiający prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach tej przestrzeni powietrznej.
- b) Sprzęt łączności radiowej, jeżeli jest wymagany przepisem lit. a), musi umożliwiać prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Wyposażenie nawigacyjne

Szybowce wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne konieczne do postępowania zgodnie z:

- a) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz
- b) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

SPO.IDE.S.155 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

SEKCJA 4**Balony****SPO.IDE.B.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne**

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu, jeżeli są:
 - 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do ustalania toru lotu;
 - 2) używane w celu spełnienia wymagań SPO.IDE.B.145; lub
 - 3) zainstalowane w balonie.
- b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
 - 1) samodzielne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) apteczka pierwszej pomocy; oraz
 - 4) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne;
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
 - 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdolność balonu do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub przestaną prawidłowo działać.

- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i 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.

SPO.IDE.B.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiekolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja balonu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają, chyba że:

- a) balon jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), o ile taki wykaz został opracowany; lub
- b) balon posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu.

SPO.IDE.B.110 Światła operacyjne

Balony użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) światła antykolizyjne;
- b) urządzenie zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania balonu;
- c) samodzielne przenośne źródło światła.

SPO.IDE.B.115 Operacje według VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Balony użytkowane według VFR w dzień wyposaża się w:

- a) urządzenia wyświetlające kierunek dryfu; oraz
- b) urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - 1) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 2) prędkość pionową, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję AFM; oraz
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję AFM, jeżeli nakazują to wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej lub gdy wysokość należy kontrolować ze względu na konieczność użycia tlenu.

SPO.IDE.B.120 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Balony wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:
 - 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) na bieżąco uzupełniana pod względem zawartości i daty ważności produktów.

SPO.IDE.B.121 Dodatkowy tlen

Balony użytkowane na barometrycznej wysokości bezwzględnej ponad 10 000 stóp wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi przez każdy okres czasu po przekroczeniu 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz

- b) wszystkich członków załogi i specjalistów zadaniowych przez czas, przez który barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

SPO.IDE.B.125 Gaśnice ręczne

Balony na ogrzane powietrze wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną, jeżeli wymagają tego stosowne specyfikacje certyfikacji.

SPO.IDE.B.130 Loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca balonu użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- a) kamizelka ratunkowa dla każdej osoby na pokładzie, założona lub umieszczona w miejscu łatwo dostępnym ze stanowiska osoby, dla której użytku jest przeznaczona;
- b) nadajnik ratunkowy ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub specjalistę zadaniowego, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz
- c) wyposażenie wytwarzające sygnały o zagrożeniu.

SPO.IDE.B.135 Wyposażenie ratownicze

Balony użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i wyposażenie ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

SPO.IDE.B.140 Wyposażenie różne

Balony wyposaża się w rękawice ochronne dla każdego członka załogi.

- a) Balony na ogrzane powietrze wyposaża się w:
- 1) alternatywne źródło zapłonu;
 - 2) urządzenia mierzące i pokazujące ilość paliwa;
 - 3) koc gaśniczy lub ognioodporną narzutę; oraz
 - 4) linę asekuracyjną o długości co najmniej 25 metrów.
- b) Balony gazowe wyposaża się w:
- 1) nóż; oraz
 - 2) linę asekuracyjną o długości co najmniej 20 m, wykonaną z włókna naturalnego lub materiału przewodzącego ładunki elektrostatyczne.

SPO.IDE.B.145 Sprzęt łączności radiowej

- a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, balony wyposaża się w sprzęt łączności radiowej umożliwiający prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach tej przestrzeni powietrznej.

- b) Sprzęt łączności radiowej, jeżeli jest wymagany przepisem lit. a), musi umożliwiać prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, balony wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

PODCZĘŚĆ E

WYMAGANIA SZCZEGÓLNE

SEKCJA 1

Operacje śmigłowcowe z podwieszonym ładunkiem (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HESLO określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- c) odpowiednie szkolenia dla członków załóg i specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
- d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- e) kryteria w zakresie osiągnięć, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HESLO;
- f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

SPO.SPEC.HESLO.105 Szczególne wyposażenie na potrzeby operacji HESLO

Śmigłowiec wyposaża się w co najmniej:

- a) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak(-i)/ładunek; oraz
- b) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.

SPO.SPEC.HESLO.110 Transport materiałów niebezpiecznych

Operator prowadzący transport materiałów niebezpiecznych do lub z miejsc nieobsadzonych przez ludzi lub odległych lokalizacji zwraca się do właściwego organu o zwolnienie z obowiązku przestrzegania postanowień Instrukcji technicznych, jeżeli zamierza nie stosować się do innych wymagań tych instrukcji.

SEKCJA 2

Loty z podwieszoną osobą (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HEC określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;

- c) odpowiednie szkolenia dla członków załóg i specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
- d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- e) kryteria w zakresie osiągnięć, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HEC;
- f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

SPO.SPEC.HEC.105 Szczegółne wyposażenie na potrzeby operacji HEC

- a) Śmigłowiec wyposaża się w:
 - 1) wyposażenie do operacji z wyciągarką lub hak ładunkowy;
 - 2) jedno lustro bezpieczeństwa lub alternatywne urządzenie pozwalające obserwować hak; oraz
 - 3) jeden miernik obciążenia, chyba że istnieje inny sposób ustalenia wagi ładunku.
- b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdatności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.

SEKCJA 3

Operacje spadochronowe (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji PAR określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- c) odpowiednie szkolenia dla członków załóg i specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
- d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- e) kryteria w zakresie osiągnięć, które należy spełnić, aby prowadzić operacje spadochronowe;
- f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

SPO.SPEC.PAR.105 Przewóz członków załogi i specjalistów zadaniowych

Wymaganie dotyczące obowiązków specjalisty zadaniowego określone w SPO.GEN.106 lit. c) nie ma zastosowania do specjalistów zadaniowych wykonujących skoki spadochronowe.

SPO.SPEC.PAR.110 Siedzenia

Niezależnie od przepisów SPO.IDE.A.160 lit. a) oraz SPO.IDE.H.160 lit. a) pkt 1, jako miejsce do siedzenia można wykorzystywać podłogę, pod warunkiem że specjaliści zadaniowi mają dostęp do urządzeń umożliwiających przytrzymanie lub przypięcie się.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatkowy tlen

Niezależnie od przepisów SPO.OP.195 lit. a), wymaganie dotyczące korzystania z dodatkowego tlenu nie ma zastosowania do członków załogi innych niż pilot dowódca ani do specjalistów zadaniowych wykonujących czynności niezbędne dla realizacji zadania specjalistycznego, zawsze gdy kabinowa wysokość bezwzględna:

- a) przekracza 13 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 6 minut;
- b) przekracza 15 000 stóp przez czas nie dłuższy niż 3 minuty.

SPO.SPEC.PAR.120 Loty nad obszarami wodnymi

W przypadku przewozu więcej niż 6 osób pilot dowódca balonu użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie balonu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będzie znajdować się nadajnik ratunkowy ELT umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Niezależnie od przepisów SPO.GEN.155, skoczkowie spadochronowi mogą opuszczać statek powietrzny w celu wykonania pokazu spadochronowego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, z użyciem urządzeń wytwarzających dym, pod warunkiem że urządzenia te wyprodukowano w tym celu.

SEKCJA 4

Loty akrobatyczne (ABF)**SPO.SPEC.ABF.100 Standardowe procedury operacyjne**

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji ABF określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- c) odpowiednie szkolenia dla członków załóg i specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
- d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- e) kryteria w zakresie osiągnięć, które należy spełnić, aby wykonywać loty akrobatyczne;
- f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

Podczas lotów akrobatycznych na pokładzie nie muszą znajdować się następujące dokumenty spośród wymienionych w SPO.GEN.140 lit. a):

- a) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;
- b) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące trasę/obszar proponowanego lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
- c) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne; oraz
- d) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych obsługujących obszar zamierzonego lotu.

SPO.SPEC.ABF.115 Wyposażenie

W przypadku lotów akrobatycznych wymagane wyposażenie nie musi obejmować:

- a) apteczki pierwszej pomocy, jak określono w SPO.IDE.A.165 i SPO.IDE.H.165;
 - b) gaśnicy ręcznej, jak określono w SPO.IDE.A.180 i SPO.IDE.H.180; oraz
 - c) nadajnika ratunkowego lub osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa, jak określono w SPO.IDE.A.190 i SPO.IDE.H.190.”
-