

Dziennik Urzędowy

L 229

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 62

5 września 2019

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1387 z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań dotyczących obliczania osiągow samolotu podczas lądowania oraz standardów oceny stanu nawierzchni drogi startowej, aktualizacji informacji na temat niektórych elementów wyposażenia i wymogów bezpieczeństwa statku powietrznego oraz operacji wykonywanych bez zezwolenia na wykonywanie operacji o wydłużonym zasięgu 1

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1387

z dnia 1 sierpnia 2019 r.

zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań dotyczących obliczania osiągow samolotu podczas lądowania oraz standardów oceny stanu nawierzchni drogi startowej, aktualizacji informacji na temat niektórych elementów wyposażenia i wymogów bezpieczeństwa statku powietrznego oraz operacji wykonywanych bez zezwolenia na wykonywanie operacji o wydłużonym zasięgu

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące marginesu bezpieczeństwa w odniesieniu do wymaganych osiągow podczas podejścia i lądowania dla lotów samolotów dwusilnikowych z jednym silnikiem niepracującym, nieposiadających zezwolenia na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS), jak również wymogi techniczne dotyczące przewozu rejestratorów parametrów lotu. Rozporządzenie to określa również szczegółowe zasady dotyczące bezpiecznych drzwi wejściowych do kabiny załogi lotniczej w samolotach o klasie osiągow A, których maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich (MOPSC) wynosi 19.
- (2) Z raportów z dochodzeń w sprawie wypadków wynika, że stosowanie różnych metod oceny stanu nawierzchni drogi startowej przed lądowaniem i przekazywania informacji o nim w znacznym stopniu przyczynia się do przypadków wyjścia poza pas startowy, w szczególności, gdy droga startowa jest mokra lub zanieczyszczona. Obecne standardy określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do obliczeń osiągow samolotów nie uwzględniają odpowiednio wszystkich elementów stanu nawierzchni na mokrych i zanieczyszczonych drogach startowych związanych z metodą oceny i zgłaszania stanu nawierzchni drogi startowej.
- (3) W tym względzie Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wprowadziła zmiany do szeregu norm i zalecanych metod postępowania (SARPs) zawartych w załącznikach 6, 8, 14 i 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) i opracowała obszerne towarzyszące im wytyczne. Celem tych dokumentów jest ustanowienie jednego zharmonizowanego formatu do celów sprawozdawczości stanu nawierzchni drogi startowej oraz norm zdatności do lotu niezbędnych do oceny długości lądowania samolotów, a także przepisów operacyjnych dotyczących obliczania osiągow samolotu podczas lądowania i raportowania stanu nawierzchni drogi startowej.
- (4) W związku z tym rozporządzenie (UE) nr 965/2012 należy zmienić, aby uwzględnić wydane przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych zalecenia dotyczące bezpieczeństwa oraz wdrożyć odpowiednie normy i SARPs ICAO. Aby wykonać zalecenia ICAO, zmienione wymogi należy wprowadzić w życie najpóźniej z dniem 5 listopada 2020 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, 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).

- (5) Ponadto w innych systemach regulacyjnych samoloty o określonych klasach osiągow (A i B) podczas operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) mogą lądować przy ograniczonej długości lądowania na planowanej drodze startowej, o ile uzyskały uprzednią zgodę właściwego organu i spełniły szereg warunków ograniczających ryzyko. Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 powinno określać warunki, zgodnie z którymi operacje te mogą być realizowane, przy zachowaniu akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa. Należy odpowiednio zmienić stosowny formularz administracyjny dotyczący zatwierdzeń operacyjnych, aby uwzględnić te operacje.
- (6) Z raportów z dochodzeń w sprawie wypadków wynika, że w niektórych przypadkach po przerwie w działaniu głównego systemu zasilania elektrycznego ciągle zapis przez pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR) i powiązane z nim mikrofony zamontowane w kabinie pilota mogłyby dostarczyć użytecznych informacji. Aby ograniczyć problemy wynikające z wszelkich przerw w działaniu głównego systemu zasilania elektrycznego należy zatem wprowadzić wymóg zapewnienia alternatywnego źródła zasilania. Jest to zgodne z częścią I załącznika 6 do konwencji chicagowskiej.
- (7) W przypadku niektórych kategorii lekkich statków powietrznych i śmigłowców eksploatowanych w ramach operacji CAT, niedawno przyjęte SARPs w załączniku 6 do konwencji chicagowskiej nakładają wymóg przewozu urzędnika rejestrującego w locie. Ponadto organy ds. badania zdarzeń lotniczych skierowały do Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („agencji”) dwanaście zaleceń dotyczących bezpieczeństwa związanych z potrzebą rejestracji podczas lotu w lekkich samolotach i śmigłowcach.
- (8) Zgodnie z zasadą proporcjonalności oraz w oparciu o ocenę ryzyka obowiązek instalowania rejestratora parametrów lotu w nowym statku powietrznym powinien zostać określony z uwzględnieniem wielkości i stopnia złożoności tego statku powietrznego oraz rodzaju wykonywanych operacji. W związku z tym nowo produkowane lekkie samoloty i śmigłowce, które spełniają określone kryteria dotyczące maksymalnej masy startowej, rodzaju napędu lub maksymalnego obciążenia, wykorzystywane w operacjach CAT lub zarobkowych operacjach specjalistycznych, muszą być wyposażone w rejestratory parametrów lotu. Ponadto wymogi dotyczące obsługi (przechowywania, udostępniania, ochrony i wykorzystania) zapisów rejestratorów parametrów lotu należy zmienić tak, aby objąć rodzaje rejestratorów parametrów lotu wprowadzone na podstawie nowych wymagań dotyczących przewozu rejestratora parametrów lotu.
- (9) Jeśli chodzi o wymóg wyposażenia w bezpieczne drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, ICAO zmieniła ostatnio w SARPs wartości graniczne masy, co powoduje konieczność instalacji bezpiecznych drzwi do kabiny załogi lotniczej. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby zapewnić harmonizację przepisów dotyczących operacji lotniczych i równe warunki działania przewoźnikom lotniczym z Unii i z państw trzecich.
- (10) W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 zdefiniowano kryteria kwalifikowalności (maksymalna certyfikowana masa startowa i próg certyfikowanej maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich) w odniesieniu do wykonywania lotów bez zezwolenia ETOPS samolotami w klasie osiągow A na trasie, która zawiera punkt znajdujący się w odległości większej niż 60 minut i nie więcej niż 120 minut lotu od odpowiedniego lotniska z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym. Samoloty klasy A, które spełniają te kryteria kwalifikowalności, mogą być eksploatowane w odległości od 120 do 180 minut od odpowiedniego lotniska, pod warunkiem że uzyskały zatwierdzenie od właściwego organu i że samolot uzyskał homologację typu w odniesieniu do takich operacji.
- (11) Kilku producentów samolotów zaprojektowało już lub projektuje obecnie samoloty klasy A, których parametry przekraczają te kryteria kwalifikowalności dla operacji bez ETOPS. Obecne przepisy zakłócają konkurencję między operatorami taksówek powietrznych, których samoloty nie spełniają tych kryteriów. Biorąc pod uwagę, że żaden inny organ regulacyjny nie wprowadził takich kryteriów w odniesieniu do operacji bez ETOPS, należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (12) Jeśli chodzi o wyposażenie tlenowe pierwszej pomocy w operacjach CAT, najnowsze zmiany technologiczne tego sprzętu zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa, a zatem należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby umożliwić korzystanie z takich urządzeń.
- (13) Wymogi dotyczące wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) z załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 nie mają zastosowania do zatwierdzonej organizacji szkolenia (ATO), dlatego rozporządzenie (UE) nr 965/2012 należy zmienić, tak aby umożliwić właściwym organom wydawanie zezwoleń na opracowywanie wykazu wyposażenia minimalnego przez zatwierdzoną organizację szkolenia.
- (14) W związku z ostatnimi zmianami w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽³⁾ należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby skorygować wzajemne odniesienia w tych dwóch rozporządzeniach.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

- (15) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji wraz z opinią nr 02/2019 zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (16) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

1. Art. 9aa otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9aa

Wymagania dotyczące załóg lotniczych w odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze

Pilotowi, który przed dniem 25 września 2019 r. pełnił rolę pilota dowódcy podczas lotu próbnego po obsłudze, który zgodnie z definicją w pkt SPO.SPEC.MCF.100 w załączniku VIII klasyfikuje się jako lot próbny po obsłudze poziomu A, zalicza się jako spełnione wymogi określone w pkt SPO.SPEC.MCF.115 lit. a) pkt 1 w tym załączniku. W takim przypadku operator zapewnia poinstruowanie pilota dowódcy o wszelkich stwierdzonych różnicach między praktykami operacyjnymi ustanowionymi przed dniem 25 września 2019 r. a obowiązkami określonymi w podczęści E sekcja 5 załącznika VIII do niniejszego rozporządzenia, łącznie z obowiązkami wynikającymi z powiązanych procedur ustanowionych przez operatora.”.

2. Załączniki I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zostają zmienione zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

Następujące punkty załącznika stosuje się od dnia 25 września 2019 r.:

- pkt 4 lit. a),
- pkt 6 lit. b),
- pkt 8 lit. b).

Następujące litery punktu 4 załącznika stosuje się od dnia 5 listopada 2020 r.

- lit. c),
- lit. d),
- lit. e),
- lit. f),
- lit. g),
- lit. n),
- lit. q).

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

Sporządzono w Brukseli dnia 1 sierpnia 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

1) W załączniku I (Definicje terminów używanych w załącznikach II–VIII) wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 22a w brzmieniu:

„22a) »rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR)« oznacza rejestrator lotu zabezpieczony przed całkowitym uszkodzeniem, który wykorzystuje połączenie mikrofonów i innych elementów dźwiękowych i cyfrowych do gromadzenia danych i rejestrowania tła dźwiękowego kabiny załogi lotniczej i komunikacji adresowanej do członków załogi lotniczej, pochodzącej od nich i wymienianej między nimi;”;

b) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) »zanieczyszczona droga startowa« oznacza drogę startową, której znaczna część nawierzchni (bez względu na to, czy dotyczy to czy nie dotyczy odizolowanych połączeń) w obrębie wykorzystywanej długości i szerokości jest pokryta co najmniej jedną z substancji wymienionych w deskryptorach stanu nawierzchni drogi startowej;”;

c) uchyla się pkt 32;

d) pkt 42 otrzymuje brzmienie:

„42) »sucha droga startowa« oznacza drogę startową, której nawierzchnia jest wolna od widocznej wilgoci i której powierzchnia przeznaczona do użycia nie jest zanieczyszczona;”;

e) dodaje się pkt 49b w brzmieniu:

„49b) »rejestrator parametrów lotu (FDR)« oznacza rejestrator lotu zabezpieczony przed całkowitym uszkodzeniem, który wykorzystuje różne źródła danych do gromadzenia i rejestrowania parametrów odzwierciedlających stan i osiągi statku powietrznego;”;

f) dodaje się pkt 49c w brzmieniu:

„49c) »rejestrator lotu« oznacza każdy typ rejestratora zainstalowany w statku powietrznym w celu ułatwienia badania wypadków lub incydentów lotniczych;”;

g) dodaje się pkt 70a w brzmieniu:

„70a) »długość lądowania w momencie przylotu (LDTA)« oznacza długość lądowania, którą można osiągnąć w normalnych operacjach na podstawie danych osiągowych do lądowania i przy stosowaniu odpowiednich procedur ustalonych dla warunków panujących w czasie lądowania;”;

h) dodaje się pkt 103c w brzmieniu:

„103c) »raport o stanie nawierzchni drogi startowej (RCR)« oznacza wyczerpujący znormalizowany raport dotyczący warunków na powierzchni drogi startowej i ich wpływu na osiągi podczas startu i lądowania, sporządzony przy użyciu kodów stanu nawierzchni drogi startowej;”;

i) dodaje się pkt 107a w brzmieniu:

„107a) »droga startowa specjalnie przygotowana do warunków zimowych« oznacza drogę startową, charakteryzującą się suchą zmrożoną warstwą ubitego śniegu lub lodu, której nawierzchnię poddano działaniu piasku lub żwiru lub nawierzchniowej obróbce mechanicznej w celu poprawy charakterystyk tarcia;”;

j) pkt 128 otrzymuje brzmienie:

„128) »mokra droga startowa« oznacza drogę startową, której nawierzchnia jest w jakimkolwiek widocznym miejscu wilgotna lub pokryta do maksymalnie 3 mm wody w obrębie powierzchni przeznaczonej do użytku;”;

2) w załączniku II (część ARO) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)					
Dane kontaktowe organu wydającego Numer telefonu (1): _____ ; Faks: _____ ; E-mail: _____					
AOC (2):		Nazwa operatora (3):		Data (4):	Podpis:
Nazwa handlowa poprzedzona DBA					
Specyfikacje operacyjne #:					
Model statku powietrznego (5): Znaki rejestracyjne (6):					
Rodzaje operacji: Operacje zarobkowe <input type="checkbox"/> pasażerskie <input type="checkbox"/> z ładunkiem <input type="checkbox"/> inne (7): _____					
Obszar prowadzenia operacji (8):					
Szczególne ograniczenia (9):					
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie (10)	Uwagi	
Materiały niebezpieczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Operacje przy ograniczonej widzialności Start Podejście i lądowanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (11) ... RVR (12): m DA/H: stóp RVR: m		
RVSM (13) <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksymalny czas do- lotu do lotniska zapa- sowego (15): min.		
Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)	
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Operacje jednosilnikowego samolotu turbinowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)		
Operacje śmigłowców z użyciem systemów noktowizyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	<input type="checkbox"/>				
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Morskie operacje śmigłowcowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Szkolenie personelu pokładowego ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Ciągła zdatność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Inne ⁽²³⁾				

(1) Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.

(2) Wpisać numer powiązanego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

(3) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić skrót »DBA« (ang. *doing business as* – prowadzi działalność gospodarczą pod firmą).

(4) Data wydania specyfikacji operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.

(5) Wpisać nadane przez ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232).

(6) Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej. Jeżeli nie wszystkie szczególne zatwierdzenia dotyczą danego modelu statku powietrznego, znaki rejestracyjne statku powietrznego można umieścić w kolumnie »Uwagi« dotyczącej odpowiedniego szczególnego zatwierdzenia.

(7) Należy określić inne rodzaje przewozów (np. służba ratownictwa medycznego).

(8) Wymienić obszary geograficzne, na których dozwolone jest prowadzenie operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej lub granic państwowych albo regionalnych).

(9) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).

(10) W tej kolumnie podać najłagodniejsze kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).

(11) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB lub CAT IIIC. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.

(12) Wpisać zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.

(13) Pole »nie dotyczy« można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.

(14) Operacje o wydłużonym zasięgu (ETOPS) odnoszą się obecnie tylko do dwusilnikowych statków powietrznych. Dlatego, jeżeli dany model statku powietrznego ma mniej lub więcej niż dwa silniki, można zaznaczyć pole »nie dotyczy«.

(15) Można podać również odległość graniczną (w milach morskich) oraz typ silnika.

(16) Nawigacja oparta na charakterystykach (PBN): na każde szczególne zatwierdzenie złożonej PBN (np. RNP AR APCH) przeznaczona jest jeden wiersz; odpowiednie ograniczenia podaje się w kolumnie »Specyfikacje« lub w kolumnie »Uwagi« bądź w obu tych kolumnach. Zatwierdzenia dotyczące określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

(17) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk, czy ma zastosowanie do jednych i drugich.

(18) Wpisać kombinację płatowca i silnika danego statku powietrznego.

(19) Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń i egzaminów, jakie odbyć muszą kandydaci chcący uzyskać świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

(20) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

(21) Wprowadzenie wykazu aplikacji EFB typu B wraz z numerem referencyjnym urządzenia EFB (w przypadku przenośnego sprzętu EFB). Wykaz ten zawiera się w specyfikacjach operacyjnych lub w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

(22) Wpisać imię i nazwisko osoby lub nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatności do lotu oraz odniesienie do przepisu, w którym określono taki obowiązek, np. podczęść G w załączniku I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

(23) Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, zmniejszona wymagana długość lądowania, operacje śmigłowców z lub do miejsca wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowców w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowców bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS).

Formularz EASA 139 wydanie 6”;

3) w załączniku III (część ORO) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ORO.GEN.310 lit. f) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) że wszelkie usterki techniczne lub przypadki nieprawidłowego działania, jakie wystąpią kiedy statek powietrzny znajduje się pod jego kontrolą operacyjną zgłasza się organizacji, o której mowa w lit. d);”;

- b) pkt ORO.SEC.100 otrzymuje brzmienie:

„ORO.SEC.100 Ochrona kabiny załogi lotniczej – samoloty

- a) Kiedy samolot jest wyposażony w bezpieczne drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą mieć możliwość zamknięcia na klucz oraz należy ustanowić środki, za pomocą których personel pokładowy może informować załogę lotniczą o podejrzanych działaniach lub naruszeniach przepisów ochrony w kabine pasażerskiej.
- b) Wszystkie samoloty pasażerskie, które wykonują zarobkowy przewóz pasażerów, muszą być wyposażone w zatwierdzone bezpieczne drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, które można otwierać i zamykać z każdego stanowiska pilota, zaprojektowane tak, aby spełniały stosowne wymagania dotyczące zdadności do lotu, w przypadku gdy samoloty te należą do jednej z następujących kategorii:
- 1) samoloty o MCTOM powyżej 54 500 kg;
 - 2) samoloty o MCTOM powyżej 45 500 kg i MOPSC powyżej 19; lub
 - 3) samoloty o MOPSC powyżej 60.
- c) W każdym samolocie wyposażonym w bezpieczne drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej zgodnie z lit. b):
- 1) drzwi te są zamykane przed uruchomieniem silników do startu i muszą pozostać zamknięte, gdy wymaga tego procedura ochrony lub na polecenie pilota dowódcy, do czasu wyłączenia silników po lądowaniu, z wyjątkiem sytuacji gdy uznano, że konieczne jest wejście do kabiny załogi lotniczej upoważnionych osób lub ich wyjście z niej zgodnie z krajowymi programami ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 2) należy umożliwić monitorowanie obszaru poza kabiną załogi lotniczej z każdego stanowiska pilota, w zakresie niezbędnym do identyfikacji osób, które proszą o pozwolenie na wejście do kabiny załogi lotniczej, oraz do wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.”;
- 4) w załączniku IV (część CAT) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt CAT.GEN.MPA.195 otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.MPA.195 Postępowanie z zapisami rejestratorów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie

- a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy rejestratorów lotu przez 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.
- b) Operator przeprowadza kontrole operacyjne i oceny zapisów, aby zapewnić ciągłą sprawność rejestratorów lotu, których przewożenia wymaga niniejsze rozporządzenie.
- c) Operator dopilnowuje, aby zachowywano zapisy parametrów lotu i komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych, które należy zapisywać w rejestratorach lotu. Na potrzeby prób i obsługi tych rejestratorów lotu dopuszcza się jednak skasowanie podczas prób maksymalnie 1 godziny najstarszego zapisu.
- d) Operator przechowuje i na bieżąco aktualizuje dokumentację zawierającą informacje niezbędne do przekształcania nieprzetworzonych danych lotu na parametry lotu wyrażone w jednostkach inżynierskich.
- e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora lotu.
- f) Nie naruszając przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (*):
- 1) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratorów lotu, zapisów dźwięku z rejestratorów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - (i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami dźwięku i ich transkrypcją;

- (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy dźwięku wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.
- 1a) Podczas czynności sprawdzania zapisów dźwięku z rejestratorów lotu, służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, operator chroni prywatność tych zapisów dźwięku i upewnia się, że nie są one ujawniane ani wykorzystywane do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu.
- 2) Parametrów lotu lub komunikatów łącza danych zapisanych przez rejestrator lotu nie można wykorzystywać do celów innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, chyba że zapisy te spełniają którykolwiek z następujących warunków:
- (i) są wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdadności do lotu lub obsługą techniczną;
 - (ii) zostały pozbawione elementów identyfikacyjnych;
 - (iii) są ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.
- 3) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, zapisów obrazu z kabiny załogi lotniczej z rejestratora parametrów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:
- (i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami obrazu;
 - (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy obrazu wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.
- 3a) Kiedy obraz z kabiny załogi lotniczej zapisany przez rejestrator lotu jest sprawdzany na potrzeby zapewnienia sprawności rejestratora lotu, wówczas:
- (i) tych zapisów obrazu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu;
 - (ii) jeżeli na nagraniu obrazu mogą być widoczne elementy ciała członków załogi, operator musi zapewnić ochronę prywatności takiego nagrania.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).;

b) w pkt CAT.OP.MPA.140 wprowadza się następujące zmiany:

— lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Bez zatwierdzenia wydanego przez właściwy organ zgodnie z podczęścią F załącznika V (część SPA) operator nie może użytkować samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w normalnych warunkach bezwietrznych w większej odległości od odpowiedniego lotniska niż odpowiednia odległość dla danego typu samolotu spośród następujących odległości:

- 1) w przypadku samolotów o klasie osiągow A o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich (MOPSC) wynoszącej 20 lub więcej, odległość pokonywana w ciągu 60 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną zgodnie z lit. b);
- 2) w przypadku samolotów o klasie osiągow A i MOPSC wynoszącej 19 lub mniej, odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu lub, pod warunkiem uzyskania zatwierdzenia od właściwego organu, do 180 minut lotu w przypadku samolotów turboodrzutowych, z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną zgodnie z lit. b);
- 3) w przypadku samolotów o klasie osiągow B lub C, mniejsza z następujących wielkości:
 - (i) odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną zgodnie z lit. b);
 - (ii) 300 mil morskich.”;

— lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Aby uzyskać zatwierdzenie, o którym mowa w lit. a) pkt 2, operator musi przedstawić dowody na to, że:

- 1) wprowadzono procedury dotyczące planów lotów i dopuszczania do lotu;

- 2) ustanowiono i włączono do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 szczegółowe instrukcje i procedury obsługi technicznej w celu zapewnienia zamierzonych poziomów ciągłej zdatności do lotu oraz niezawodności samolotu, w tym jego silników, obejmujące:
- (i) program zużycia oleju silnikowego;
 - (ii) program monitorowania stanu silnika;”;
- c) pkt CAT.OP.MPA.300 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.300 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca:

- a) upewnia się na podstawie dostępnych jemu lub jej informacji, że warunki pogodowe na lotnisku oraz stan planowanej do użycia drogi startowej nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągnięciach zawartych w instrukcji operacyjnej (OM);
 - b) przeprowadza ocenę długości drogi lądowania zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.303.”;
- d) dodaje się pkt CAT.OP.MPA.301 w brzmieniu:

„CAT.OP.MPA.301 Warunki do podejścia i lądowania – śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca upewnia się na podstawie dostępnych jemu lub jej informacji, że warunki pogodowe na lotnisku oraz stan planowanej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągnięciach zawartych w instrukcji operacyjnej (OM).”;

- e) dodaje się pkt CAT.OP.MPA.303 w brzmieniu:

„CAT.OP.MPA.303 Kontrola długości lądowania w momencie przylotu podczas lotu – samoloty

- a) Nie można kontynuować podejścia do lądowania, chyba że rozporządzalna długość lądowania (LDA) na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami na temat osiągnięci do celów oceny długości lądowania w momencie przylotu (LDTA), a podejście do gruntu wykonuje się na samolotach o klasie osiągnięci A, które są certyfikowane zgodnie z jedną z poniższych specyfikacji certyfikacyjnych, jak wskazano w certyfikacie typu:
 - 1) CS-25 lub równoważna;
 - 2) CS-23 na poziomie 4 z poziomem osiągnięci »duże prędkości« lub równoważnym.
- b) W przypadku samolotów o klasie osiągnięci A, innych niż samoloty, o których mowa w lit. a), nie można kontynuować podejścia do lądowania, z wyjątkiem następujących sytuacji:
 - 1) LDA na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami dotyczącymi osiągnięci wykorzystywanymi do oceny LDTA;
 - 2) jeżeli informacje dotyczące osiągnięci wykorzystywane do oceny LDTA nie są dostępne, LDA na planowanej drodze startowej w przewidywanym czasie lądowania odpowiada co najmniej wymaganej długości lądowania określonej, stosownie do przypadku, zgodnie z pkt CAT.POLA.230 lub CAT.POLA.235.
- c) W przypadku samolotów o klasie osiągnięci B nie można kontynuować podejścia do lądowania, z wyjątkiem następujących sytuacji:
 - 1) LDA na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami o wynikach oceny LDTA;
 - 2) jeżeli informacje dotyczące osiągnięci wykorzystywane do oceny LDTA nie są dostępne, LDA na planowanej drodze startowej w przewidywanym czasie lądowania odpowiada co najmniej wymaganej długości lądowania określonej stosownie do przypadku zgodnie z pkt CAT.POLA.330 lub CAT.POLA.335.

- d) W przypadku samolotów o klasie osiągow C nie można kontynuować podejścia do lądowania, z wyjątkiem następujących sytuacji:
- 1) LDA na planowanej drodze startowej wynosi co najmniej 115 % długości lądowania w przewidywanym czasie lądowania, określonej zgodnie z informacjami o wynikach oceny LDТА;
 - 2) jeżeli informacje dotyczące osiągow wykorzystywane do oceny LDТА nie są dostępne, LDA na planowanej drodze startowej w przewidywanym czasie lądowania odpowiada co najmniej wymaganej długości lądowania określonej stosownie do przypadku zgodnie z pkt CAT.POL.A.430 lub CAT.POL.A.435.
- e) Informacje dotyczące osiągow wykorzystywane do oceny LDТА opierają się na zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM). W przypadku gdy zatwierdzone dane zawarte w instrukcji AFM są niewystarczające do oceny LDТА, uzupełnia się je dodatkowymi danymi, które określa się albo zgodnie z obowiązującymi standardami certyfikacji dla samolotów albo zgodnie z akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań wydanymi przez agencję.
- f) W instrukcji operacyjnej operator określa informacje dotyczące osiągow wykorzystywane do oceny LDТА i założeń przyjętych przy jej przygotowaniu, w tym inne dane, które zgodnie z lit. e) mogą być wykorzystywane do uzupełnienia danych zawartych w AFM.”;
- f) dodaje się pkt CAT.OP.MPA.311 w brzmieniu:

„CAT.OP.MPA.311 Meldowanie o sile hamowania pasa startowego

W każdym przypadku, gdy siła hamowania pasa startowego w trakcie dobiegu przy lądowaniu nie jest tak dobra, jak dane przedstawione przez operatora lotniska w raporcie o stanie nawierzchni drogi startowej (RCR), dowódca jak najszybciej powiadamia służby ruchu lotniczego (ATS) za pomocą specjalnego meldunku z powietrza (AIREP).”;

- g) pkt CAT.POL.A.105 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Przy ocenie zgodności z wymaganiami odpowiedniego rozdziału dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.”;
- h) w pkt CAT.POL.A.105 uchyla się lit. e);
- i) pkt CAT.POL.A.215 lit. b), c) i d) otrzymują brzmienie:
- „b) Gradient praktycznego toru lotu w locie po trasie ma dodatnią wartość na wysokości co najmniej 1 000 stóp nad wszystkimi nierównościami terenu i przeszkodami znajdującymi się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi.
- c) Praktyczny tor lotu w locie po trasie pozwala na kontynuowanie lotu z wysokości bezwzględnej przelotowej do lotniska, na którym można wykonać lądowanie odpowiednio zgodnie z CAT.POL.A.230 lub CAT.POL.A.235. Praktyczny tor lotu w locie po trasie pozwala na ominięcie w odległości pionowej co najmniej 2 000 stóp wszystkich nierówności terenu i przeszkód znajdujących się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi, biorąc pod uwagę następujące elementy:
- 1) zakłada się, że niesprawność silnika nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy;
 - 2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;
 - 3) zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska, na którym zakłada się lądowanie samolotu po wystąpieniu niesprawności silnika z uwzględnieniem wymaganych rezerw paliwa właściwych dla lotniska zapasowego, zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.150, przy użyciu bezpiecznej procedury;
 - 4) lotnisko, na którym zakłada się lądowanie po wystąpieniu niesprawności silnika, musi spełniać następujące warunki:
 - (i) przy spodziewanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągow;
 - (ii) komunikaty lub prognozy meteorologiczne oraz raporty o stanie nawierzchni drogi startowej wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania możliwe jest bezpieczne lądowanie;
 - 5) jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o trasie praktycznego toru lotu w locie po trasie, tor lotu z jednym silnikiem niepracującym w locie po trasie brutto zmniejsza się o gradient wznoszenia 1,1 % dla samolotów dwusilnikowych, 1,4 % dla samolotów trzysilnikowych i 1,6 % dla samolotów czterosilnikowych.
- d) Jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5, operator powinien zwiększyć marginesy szerokości przewidziane w lit. b) i c) do 18,5 km (10 mil morskich).”;

- j) pkt CAT.POL.A.220 otrzymuje brzmienie:

„CAT.POL.A.220 Przelot samolotów co najmniej trzysilnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

- a) Samolot wyposażony w co najmniej trzy silniki w żadnym punkcie zamierzonej linii drogi nie może być oddalony od lotniska, na którym spełnione są wymogi określone w CAT.POL.A.230 lub CAT.POL.A.235 lit. a), w odniesieniu do przewidywanej masy do lądowania, o więcej niż 90 minut lotu, przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych, chyba że spełnione są wymagania określone w lit. b)–f) niniejszego punktu.
- b) Dane dotyczące praktycznego toru lotu w locie po trasie z dwoma silnikami niepracującymi muszą umożliwiać dolot w spodziewanych warunkach meteorologicznych z punktu, w którym zakłada się jednoczesną niesprawność dwóch silników do lotniska, na którym możliwe jest lądowanie i całkowite zatrzymanie z zastosowaniem nakazanej procedury lądowania z dwoma silnikami niepracującymi. Praktyczny tor lotu w locie po trasie pozwala na ominięcie, w odległości pionowej co najmniej 2 000 stóp, wszystkich nierówności terenu i przeszkód znajdujących się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi. Na wysokościach bezwzględnych i w warunkach meteorologicznych, które wymagają użycia systemów przeciwoślodzeniowych uwzględnia się wpływ ich użycia na dane dotyczące praktycznego toru lotu w locie po trasie. Jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5, operator powinien zwiększyć zalecany margines szerokości przewidziany w zdaniu drugim do 18,5 km (10 mil morskich).
- c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu, przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych, od lotniska, o którym mowa w lit. a).
- d) Praktyczny tor lotu ma dodatni gradient na wysokości 1 500 stóp nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie w razie niesprawności dwóch silników.
- e) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, o którym mowa w lit. f), przy użyciu bezpiecznej procedury.
- f) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie, oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości bezwzględnej co najmniej 450 m (1 500 stóp), a następnie na 15 minut lotu poziomego w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku.”;
- k) pkt CAT.POL.A.230 otrzymuje brzmienie:

„CAT.POL.A.230 Lądowanie – suche drogi startowe

- a) Masa samolotu do lądowania w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych określona jest zgodnie z pkt CAT.POL.A.105 lit. a) i pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem:
- 1) w granicach 60 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) dla samolotów turboodrzutowych;
 - 2) w granicach 70 % LDA dla samolotów turbośmigłowych;
 - 3) na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1 i 2 dla samolotów, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie operacji przy ograniczonej długości lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.255, w granicach 80 % LDA.
- b) Do operacji podejścia o stromej ścieżce schodzenia operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone, stosownie do przypadku, zgodnie z lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, oparte na wysokości względnej bramki mniejszej niż 60 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp, oraz przestrzega pkt CAT.POL.A.245.
- c) Przy operacjach krótkiego lądowania operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone, stosownie do przypadku, zgodnie z lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, i przestrzega pkt CAT.POL.A.250.
- d) Ustalając masę do lądowania operator zobowiązany jest uwzględnić:
- 1) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru lub nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru;
 - 2) korekty przewidziane w AFM.

- e) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:
 - 1) albo będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych;
 - 2) albo będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.
- f) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymagań określonych w lit. e) pkt 2 dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie, jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie jednego z poniższych wymogów:
 - 1) lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest sucha;
 - 2) pkt CAT.POL.A.235 lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest mokra lub zanieczyszczona.”;
- l) pkt CAT.POL.A.235 otrzymuje brzmienie:

„CAT.POL.A.235 Lądowanie – mokre i zanieczyszczone drogi startowe

- a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, bądź oba te źródła, wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra, LDA stanowi jedna z następujących długości:
 - 1) długość lądowania przewidziana w AFM do stosowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu, ale nie krótsza od wymaganej odpowiednio w pkt CAT.POL.A.230 lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2;
 - 2) co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z pkt CAT.POL.A.230 lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, jeżeli w AFM nie przewidziano długości lądowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu;
 - 3) długość lądowania krótsza od wymaganej w lit. a) pkt 2, ale nie krótsza od wymaganej odpowiednio w pkt CAT.POL.A.230 lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, jeżeli droga startowa ma konkretne właściwości poprawiające tarcie, a AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na danym typie drogi startowej;
 - 4) na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1, 2 i 3, dla samolotów, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie operacji przy ograniczonej długości lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.255, długość lądowania określa się zgodnie z pkt CAT.POL.A.255 lit. b) pkt 2 ppkt (v)(B).
- b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być zanieczyszczona, LDA stanowi jedna z następujących długości:
 - 1) co najmniej długości lądowania określonej zgodnie z lit. a) lub co najmniej 115 % długości lądowania określonej zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi długości lądowania na zanieczyszczonej drodze startowej lub równoważnymi, w zależności od tego, która z nich jest dłuższa;
 - 2) na drodze startowej specjalnie przygotowanej do warunków zimowych można stosować długość lądowania krótszą od wymaganej w lit. b) pkt 1, lecz nie krótszą od wymaganej w lit. a), jeżeli AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na zanieczyszczonych drogach startowych. Taka długość lądowania wynosi co najmniej 115 % długości lądowania z AFM.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), nie trzeba stosować zwiększenia o 15 %, jeżeli już uwzględniono je w zatwierdzonych danych dotyczących długości lądowania lub równoważnych.
- d) W odniesieniu do lit. a) i b) stosuje się odpowiednio kryteria określone w CAT.POL.A.230 lit. b), c) i d).
- e) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:
 - 1) albo będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych;
 - 2) albo będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.
- f) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. e) pkt 1 w odniesieniu do lotniska docelowego, kiedy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być zanieczyszczona, a lądowanie jest uzależnione od konkretnej składowej wiatru, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie w przypadku, gdy wyznaczone zostaną dwa lotniska zapasowe.

- g) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. e) pkt 2 w odniesieniu do lotniska docelowego, kiedy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra lub zanieczyszczona, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie w przypadku, gdy wyznaczone zostało lotnisko zapasowe.
- h) W odniesieniu do lit. f) i g) wyznaczone lotnisko lub lotniska zapasowe muszą umożliwiać spełnienie jednego z poniższych wymogów:
- 1) pkt CAT.POLA.230 lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest sucha;
 - 2) pkt CAT.POLA.235 lit. a)–d), jeżeli w przewidywanym czasie przylotu droga startowa jest mokra lub zanieczyszczona.”;
- m) w pkt CAT.POLA.250 lit. b) dodaje się pkt 11a w brzmieniu:
- „11a) operacje przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania zgodnie z CAT.POLA.255 są zabronione.”;
- n) dodaje się pkt CAT.POLA.255 w brzmieniu:

„CAT.POLA.255 Zatwierdzanie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania

- a) Operator samolotu może wykonywać operacje lądowania w granicach 80 % rozporządzałnej długości lądowania (LDA), jeżeli spełnia następujące warunki:
- 1) MOPSC samolotu wynosi nie więcej niż 19;
 - 2) AFM zawiera oświadczenie kwalifikujące ten samolot do zmniejszonej wymaganej długości lądowania;
 - 3) samolot jest używany w nierozkładowych operacjach zarobkowego transportu lotniczego (CAT), wykonywanych na żądanie;
 - 4) masa samolotu do lądowania pozwala na lądowanie z pełnym zatrzymaniem na tej zmniejszonej długości lądowania;
 - 5) operator uzyskał uprzednią zgodę właściwego organu.
- b) Aby uzyskać zgodę, o której mowa w lit. a) pkt 5, operator musi wykazać, że zachodzi jedna z poniższych sytuacji:
- 1) przeprowadzono ocenę ryzyka i wykazano, że poziom bezpieczeństwa równoważny z przewidzianym w CAT.POLA.230 lit. a) pkt 1 lub 2 został osiągnięty;
 - 2) spełnione są poniższe warunki:
 - (i) zabronione są procedury specjalne podejścia, takie jak: podejścia ze stromą ścieżką schodzenia, planowana wysokość względna bramki wyższa niż 60 stóp lub niższa niż 35 stóp, operacje przy ograniczonej widzialności, podejścia niespełniające kryteriów ustabilizowanego podejścia zatwierdzonych zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.115 lit. a);
 - (ii) zabronione są operacje krótkiego lądowania zgodnie z CAT.POLA.250;
 - (iii) zabronione jest lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych;
 - (iv) ustanowiono odpowiedni proces szkolenia, weryfikacji i monitorowania w odniesieniu do załogi lotniczej;
 - (v) operator ustanowił program analiz lądowań lotniska (ALAP), aby zagwarantować spełnienie następujących warunków:
 - A) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się tylnego wiatru;
 - B) jeżeli prognozuje się, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa będzie mokra, długość lądowania przy dopuszczeniu do lotu określa się odpowiednio zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.303 lit. a) lub b) albo ustala na 115 % długości lądowania określonej dla suchych pasów startowych, w zależności od tego, która z tych długości jest dłuższa;
 - C) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych warunków zanieczyszczenia drogi startowej;
 - D) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych niekorzystnych warunków pogodowych;
 - (vi) przed rozpoczęciem lotu działają wszystkie urządzenia mające wpływ na osiągi podczas lądowania;

- (vii) załoga lotnicza składa się z co najmniej dwóch wykwalifikowanych i wyszkolonych pilotów, którzy mają bieżącą praktykę w zakresie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania;
 - (viii) na podstawie dominujących warunków planowanego lotu dowódca podejmuje ostateczną decyzję o przeprowadzeniu operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania i może podjąć decyzję o odstąpieniu od nich, jeżeli uzna, że wymaga tego bezpieczeństwo;
 - (ix) jeżeli właściwy organ, który certyfikował dane lotnisko, określił dla tego lotniska dodatkowe warunki, biorąc pod uwagę cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki warunkujące nieudane podejścia lub przerwane lądowania.”;
- o) pkt CAT.POLA.330 otrzymuje brzmienie:

„CAT.POLA.330 Lądowanie – suche drogi startowe

- a) W przewidywanym czasie lądowania masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z pkt CAT.POLA.105 lit. a), pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych.
 - b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) i jeśli spełniono warunki określone w pkt CAT.POLA.355, w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z pkt CAT.POLA.105 lit. a), pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 80 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA) na lotnisku docelowym.
 - c) Ustalając masę do lądowania operator bierze pod uwagę:
 - 1) wysokość bezwzględną lotniska;
 - 2) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru lub nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru;
 - 3) rodzaj nawierzchni drogi startowej;
 - 4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.
 - d) Przy operacjach podejścia o stromej ścieżce schodzenia operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. a), oparte na wysokości względnej bramki mniejszej niż 60 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp, oraz przestrzega pkt CAT.POLA.345.
 - e) Przy operacjach krótkiego lądowania operator stosuje dane dotyczące długości lądowania wyznaczone zgodnie z lit. a) i przestrzega pkt CAT.POLA.350.
 - f) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:
 - 1) albo będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych;
 - 2) albo ląduje na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.
 - g) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymagań określonych w lit. f) pkt 2 dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu wyłącznie w przypadku, gdy zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymagań lit. a)–f).”;
- p) pkt CAT.POLA.335 otrzymuje brzmienie:

„CAT.POLA.335 Lądowanie – mokre i zanieczyszczone drogi startowe

- a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra, LDA stanowi jedna z następujących długości:
 - 1) długość lądowania przewidziana w AFM do stosowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu, ale nie krótsza od wymaganej w pkt CAT.POLA.330;
 - 2) co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z pkt CAT.POLA.330 lit. a), jeżeli w AFM nie przewidziano długości lądowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu;

- 3) długość lądowania krótsza od wymaganej w lit. a) pkt 2, ale nie krótsza od wymaganej w pkt CAT.POL.A.330 lit. a), w stosownych przypadkach, jeżeli droga startowa ma konkretne właściwości poprawiające tarcie, a AFM zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące odległości do lądowania na danym typie drogi startowej;
 - 4) na zasadzie odstępstwa od lit. a) pkt 1, 2 i 3, dla samolotów, które otrzymały zezwolenie na wykonywanie operacji przy ograniczonej długości lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.355, długość lądowania określa się zgodnie z pkt CAT.POL.A.355 lit. b) pkt 7 ppkt (iii).
- b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być zanieczyszczona, długość lądowania nie może przekraczać LDA. Stosowane dane dotyczące długości lądowania są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.”;
- q) dodaje się pkt CAT.POL.A.355 w brzmieniu:

„CAT.POL.A.355 Zatwierdzanie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania

- a) Operacje przy masie samolotu do lądowania, która pozwala na lądowanie z pełnym zatrzymaniem w granicach 80 % rozporządzalnej długości lądowania (LDA), wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. Takie zatwierdzenie należy uzyskać w odniesieniu do każdej drogi startowej, na której realizowane są operacje przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania.
- b) Aby uzyskać zatwierdzenie, o którym mowa w lit. a), operator przeprowadza ocenę ryzyka, wykazując, że osiągnięto poziom bezpieczeństwa równoważny z przewidzianym w pkt CAT.POL.A.330 lit. a) oraz spełniono co najmniej następujące warunki:
 - 1) państwo lotniska uznało, że istnieje oczywisty interes publiczny oraz operacyjna konieczność przeprowadzenia operacji z powodu dużej odległości od lotniska lub fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej;
 - 2) zabronione są operacje krótkiego lądowania zgodnie z pkt CAT.POL.A.350 i podejścia niespełniające kryteriów ustabilizowanego podejścia zatwierdzonych zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.115 lit. a);
 - 3) zabronione jest lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych;
 - 4) szczegółowa procedura kontroli strefy przyziemienia została określona w instrukcji operacyjnej i wdrożona; procedura ta musi obejmować odpowiednie instrukcje dotyczące odejścia na drugi krąg i przerwania lądowania, kiedy nie da się wykonać przyziemienia w określonej strefie;
 - 5) ustanowiono odpowiedni lotniskowy program szkolenia i weryfikacji załogi lotniczej;
 - 6) załoga lotnicza posiada kwalifikacje i bieżącą praktykę w zakresie operacji przy zmniejszonej wymaganej długości lądowania na danym lotnisku;
 - 7) ustanowiono program analiz lądowań lotniska, aby zagwarantować spełnienie następujących warunków:
 - (i) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się tylnego wiatru;
 - (ii) jeżeli prognozuje się, że droga startowa będzie mokra w przewidywanym czasie przylotu, długość lądowania w momencie dopuszczenia do lotu określa się zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.303 lit. c) albo ustala na 115 % długości lądowania określonej dla suchych pasów startowych, w zależności od tego, która z tych długości jest dłuższa;
 - (iii) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych warunków zanieczyszczenia drogi startowej;
 - (iv) w przewidywanym czasie przylotu nie prognozuje się wystąpienia żadnych niekorzystnych warunków pogodowych;
 - 8) ustanowiono procedury operacyjne, aby zagwarantować, że:
 - (i) przed rozpoczęciem lotu działają wszystkie urządzenia mające wpływ na osiągi podczas lądowania i długość lądowania;
 - (ii) załoga lotnicza prawidłowo używa urządzeń spowalniających;
 - 9) określono szczegółowe instrukcje obsługi technicznej i procedury operacyjne w odniesieniu do urządzeń spowalniających samolotu, aby poprawić niezawodność tych systemów;

- 10) końcowe podejście i lądowanie przeprowadza się wyłącznie w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC);
- 11) jeżeli właściwy organ, który poświadczył certyfikat danego lotniska, określił dla tego lotniska dodatkowe warunki, biorąc pod uwagę cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki warunkujące nieudane podejścia lub przerwane lądowania.”;
- r) pkt CAT.POL.A.415 lit. d) i e) otrzymują brzmienie:
- „d) Marginesy szerokości przewidziane w lit. a) należy zwiększyć do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5.
- e) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska, na którym zakłada się lądowanie samolotu po wystąpieniu niesprawności silnika z uwzględnieniem wymaganych rezerw paliwa właściwych dla lotniska zapasowego, zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.150, przy użyciu bezpiecznej procedury.”;
- s) pkt CAT.POL.A.420 otrzymuje brzmienie:

„CAT.POL.A.420 Przelot samolotów co najmniej trzysilnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

- a) W żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot co najmniej trzysilnikowy nie może być oddalony o więcej niż 90 minut lotu, przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku, od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania, w standardowej temperaturze i warunkach bezwietrznych, spełnione są wymogi pkt CAT.POL.A.430, chyba że spełnione są wymagania lit. b)–e) niniejszego punktu.
- b) Tor lotu z dwoma silnikami niepracującymi pozwala na kontynuowanie lotu w przewidywanych warunkach meteorologicznych z ominięciem wszystkich przeszkód, znajdujących się w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem co najmniej 2 000 stóp, do lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymagania dotyczące osiągnięć.
- c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu przy wszystkich silnikach pracujących w trybie normalnym lub w ciągu, w stosownych przypadkach, w warunkach standardowej temperatury w warunkach bezwietrznych, od lotniska, o którym mowa w lit. a).
- d) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie, oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości bezwzględnej co najmniej 450 m (1 500 stóp), a następnie na 15 minut lotu poziomego w trybie normalnym lub w ciągu, stosownie do przypadku.
- e) Dostępna prędkość wznoszenia samolotu musi być o 150 stóp na minutę mniejsza od określonej prędkości wznoszenia.
- f) Jeżeli dokładność nawigacji nie odpowiada co najmniej poziomowi specyfikacji nawigacyjnych RNAV 5, marginesy szerokości przewidziane w lit. b) należy zwiększyć do 18,5 km (10 mil morskich).
- g) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z zapasem paliwa wymaganym zgodnie z lit. d), przy użyciu bezpiecznej procedury.”;
- t) pkt CAT.POL.A.430 lit. a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.”;
- u) pkt CAT.POL.A.435 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że w przewidywanym czasie przylotu droga startowa może być mokra, LDA stanowi jedna z następujących długości:
- 1) odległość do lądowania przewidziana w AFM na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu, ale nie krótsza od wymaganej w pkt CAT.POL.A.430;
 - 2) co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z pkt CAT.POL.A.430, jeżeli w AFM nie przewidziano długości lądowania na mokrych drogach startowych w momencie dopuszczenia do lotu.”;
- v) w pkt CAT.IDE.A.185 dodaje się lit. i) w brzmieniu:
- „i) Samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie, muszą być wyposażone w alternatywne źródło zasilania, na które CVR i mikrofony zamontowane w kabinie pilota są przełączane automatycznie w przypadku przerw w innym zasilaniu CVR.”;

w) dodaje się pkt CAT.IDE.A.191 w brzmieniu:

„CAT.IDE.A.191 Lekki rejestrator lotu

- a) Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg oraz samoloty o MOPSC powyżej 9 muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli jednocześnie spełniają poniższe warunki:
- 1) nie wchodzą w zakres stosowania pkt CAT.IDE.A.190 lit. a);
 - 2) ich indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.
- b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotu lub obrazów.
- c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.
- d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.”;
- x) pkt CAT.IDE.A.230 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Ilość tlenu, o której mowa w lit. a), musi wystarczać na pozostałą część lotu po dekompresji kabiny przy wysokości bezwzględnej kabiny większej niż 8 000 stóp, ale nieprzekraczającej 15 000 stóp, dla co najmniej 2 % przewożonych pasażerów, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dla jednej osoby.”;
- y) pkt CAT.IDE.A.230 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Wyposażenie tlenowe pierwszej pomocy musi umożliwiać wytworzenie dla każdego użytkownika masy przepływu.”;
- z) w pkt CAT.IDE.A.345 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) tytuł artykułu otrzymuje brzmienie:

„CAT.IDE.A.345 Urządzenia łączności, nawigacji i dozorowania w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia”

- (ii) pkt CAT.IDE.A.345 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Samoloty użytkowane według IFR lub VFR na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w urządzenia łączności radiowej, nawigacji i dozorowania zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- aa) dodaje się pkt CAT.IDE.H.191 w brzmieniu:

„CAT.IDE.H.191 Lekki rejestrator lotu

- a) Śmigłowce z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli jednocześnie spełniają poniższe warunki:
- 1) nie wchodzą w zakres stosowania pkt CAT.IDE.H.190 lit. a);
 - 2) ich indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.
- b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotniczych lub obrazów.
- c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.

- d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis 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) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.”;
- bb) w pkt CAT.IDE.H.345 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) tytuł artykułu otrzymuje brzmienie:
- „CAT.IDE.H.345 wyposażenie do łączności, nawigacji i dozoru w operacjach według IFR lub VFR na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia”**
- (ii) pkt CAT.IDE.H.345 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Śmigłowce użytkowane według IFR lub VFR na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w urządzenia łączności radiowej, nawigacji i dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- 5) w załączniku V (część SPA) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt SPA.SET-IMC.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) ustanowiono i włączono do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 szczegółowe instrukcje i procedury obsługi technicznej w celu zapewnienia zamierzonych poziomów ciągłej zdatności do lotu oraz niezawodności samolotu i jego układu napędowego, obejmujące wszystkie następujące elementy:
- 1) program monitorowania tendencji silnika, z wyjątkiem samolotów, którym świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2004 r. i które mają automatyczny system monitorowania tendencji;
 - 2) program niezawodności dotyczący układu napędowego i powiązanych układów;”;
- 6) w załączniku VI (część NCC) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt NCC.GEN.101 otrzymuje brzmienie:
- „Zatwierdzone organizacje szkoleniowe, które są zobowiązane do przestrzegania przepisów niniejszego załącznika, muszą również przestrzegać wymagań:
- a) ORO.GEN.310, w stosownych przypadkach; oraz
 - b) ORO.MLR.105.”;
- b) pkt NCC.GEN.145 otrzymuje brzmienie:
- „NCC.GEN.145 Postępowanie z zapisami rejestratorów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie**
- a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy rejestratorów lotu przez 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.
 - b) Operator przeprowadza kontrole operacyjne i oceny zapisów, aby zapewnić ciągłą sprawność rejestratorów lotu, których przewożenie jest wymagane.
 - c) Operator dopilnowuje, aby zachowywano zapisy parametrów lotu i komunikaty łączności łącza danych, które należy zapisywać w rejestratorach lotu. Na potrzeby prób i obsługi tych rejestratorów lotu dopuszcza się jednak skasowanie podczas prób maksymalnie 1 godziny najstarszego zapisu.
 - d) Operator przechowuje i na bieżąco aktualizuje dokumentację zawierającą informacje niezbędne do przekształcania nieprzetworzonych danych lotu na parametry lotu wyrażone w jednostkach inżynierskich.

- e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora lotu.
- f) Nie naruszając przepisów rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) 2016/679:
- 1) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratorów lotu, zapisów dźwięku z rejestratorów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - (i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami dźwięku i ich transkrypcją;
 - (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy dźwięku wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.
 - 1a) Podczas czynności sprawdzania zapisów dźwięku z rejestratorów lotu, służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, operator chroni prywatność tych zapisów dźwięku i upewnia się, że nie są one ujawniane ani wykorzystywane do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu.
 - 2) Parametrów lotu lub komunikatów łącza danych zapisanych przez rejestrator lotu nie można wykorzystywać do celów innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, chyba że zapisy te spełniają któryś z następujących warunków:
 - (i) są wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdadności do lotu lub obsługą techniczną;
 - (ii) zostały zanonimizowane;
 - (iii) są ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.
 - 3) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, zapisów obrazu z kabiny załogi lotniczej z rejestratora lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - (i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami obrazu;
 - (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy obrazu wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.
 - 3a) Kiedy obraz z kabiny załogi lotniczej zapisany przez rejestrator lotu jest sprawdzany na potrzeby zapewnienia sprawności rejestratora lotu, wówczas:
 - (i) tych zapisów obrazu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu;
 - (ii) jeżeli na nagraniu obrazu mogą być widoczne elementy ciała członków załogi, operator musi zapewnić ochronę prywatności takiego nagrania.”;
- c) pkt NCC.OP.225 otrzymuje brzmienie:

„NCC.OP.225 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.”;

- d) dodaje się pkt NCC.OP.226 w brzmieniu:

„NCC.OP.226 Warunki do podejścia i lądowania – 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 planowanej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.”;

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

a) pkt NCO.OP.205 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.205 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej nie uniemożliwiają bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.”;

b) dodaje się pkt NCO.OP.206 w brzmieniu:

„NCO.OP.206 Warunki do podejścia i lądowania – 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 planowanej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie uniemożliwiają bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.”;

c) pkt NCO.SPEC.MCF.105 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„b) Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.GEN.105 lit. a) pkt 4 niniejszego załącznika, lot próbny po obsłudze może być wykonany przy użyciu statku powietrznego, który został dopuszczony do eksploatacji z niepełną obsługą techniczną zgodnie z pkt M.A.801 lit. f) załącznika I (część M), pkt 145.A.50 lit. e) załącznika II (część 145) lub pkt M.L.A.801 lit. f) załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.”;

d) pkt NCO.SPEC.MCF.130 otrzymuje brzmienie:

„NCO.SPEC.MCF.130 Symulowanie w locie procedur nienormalnych lub awaryjnych

Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.SPEC.145, ze specjalistą zadaniowym na pokładzie pilot dowódca może symulować sytuacje, które wymagają zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych, jeżeli realizacja celu lotu wymaga przeprowadzenia danej procedury i jeżeli została ona wymieniona w liście kontrolnej, o której mowa w pkt NCO.SPEC.MCF.110, lub w procedurach operacyjnych.”

8) w załączniku VIII (część SPO) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt SPO.GEN.140 lit. A pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) w stosownych przypadkach dziennik techniczny statku powietrznego, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014;”;

b) pkt SPO.GEN.145 otrzymuje brzmienie:

„SPO.GEN.145 Postępowanie z zapisami rejestratorów lotu: przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie

a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator statku powietrznego przechowuje oryginalne zapisy rejestratorów lotu przez 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.

b) Operator przeprowadza kontrole operacyjne i oceny zapisów, aby zapewnić ciągłą sprawność rejestratorów lotu, których przewożenie jest wymagane.

c) Operator dopilnowuje, aby zachowywano zapisy parametrów lotu i komunikaty łączności łącza danych, które należy zapisywać w rejestratorach lotu. Na potrzeby prób i obsługi tych rejestratorów lotu dopuszcza się jednak skasowanie podczas prób maksymalnie 1 godziny najstarszego zapisu.

d) Operator przechowuje i na bieżąco aktualizuje dokumentację zawierającą informacje niezbędne do przekształcania nieprzetworzonych danych lotu na parametry lotu wyrażone w jednostkach inżynierskich.

e) Na żądanie właściwego organu operator udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora lotu.

- f) Nie naruszając przepisów rozporządzeń (UE) nr 996/2010 i (UE) 2016/679 oraz z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu:
- 1) zapisów dźwięku z rejestratora lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - (i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami dźwięku i ich transkrypcją;
 - (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy dźwięku wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.
 - 1a) Podczas czynności sprawdzania zapisów dźwięku z rejestratorów lotu, służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, operator chroni prywatność tych zapisów dźwięku i upewnia się, że nie są one ujawniane ani wykorzystywane do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu.
 - 2) Parametrów lotu ani komunikatów łączy danych zapisanych przez rejestrator lotu nie można wykorzystywać do celów innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu. Ograniczenie to nie ma zastosowania, chyba że przedmiotowe zapisy spełniają któryś z poniższych warunków:
 - (i) są wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdolności do lotu lub obsługą techniczną;
 - (ii) zostały zanonimizowane;
 - (iii) są ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.
 - 3) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora lotu, zapisów obrazu z kabiny załogi lotniczej z rejestratora parametrów lotu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje, chyba że spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - (i) wprowadzono procedurę określającą postępowanie z tymi zapisami obrazu;
 - (ii) wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy obrazu wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa.
 - 3a) Kiedy obraz z kabiny załogi lotniczej zapisany przez rejestrator lotu jest sprawdzany na potrzeby zapewnienia sprawności rejestratora lotu, wówczas:
 - (i) tych zapisów obrazu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora lotu;
 - (ii) jeżeli na nagraniu obrazu mogą być widoczne elementy ciała członków załogi, operator musi zapewnić ochronę prywatności takiego nagrania.”;
- c) pkt SPO.OP.210 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.210 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty

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 nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.”;

- d) dodaje się pkt SPO.OP.211 w brzmieniu:

„SPO.OP.211 Warunki do podejścia i lądowania – 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 planowanej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie uniemożliwiają bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg.”;

- e) dodaje się pkt SPO.IDE.A.146 w brzmieniu:

„SPO.IDE.A.146 Lekki rejestrator lotu

- a) Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg oraz samoloty o MOPSC powyżej 9 muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli spełniają wszystkie poniższe warunki:

- 1) nie wchodzi w zakres stosowania pkt SPO.IDE.A.145 lit. a);

- 2) są wykorzystywane w operacjach zarobkowych;
 - 3) ich indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.
- b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotniczych lub obrazów.
 - c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.
 - d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.
 - e) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez pilota dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.”;
- f) dodaje się pkt SPO.IDE.H.146 w brzmieniu:

„SPO.IDE.H.146 Lekki rejestrator lotu

- a) Śmigłowce z napędem turbinowym o MCTOM wynoszącej co najmniej 2 250 kg muszą być wyposażone w rejestrator lotu, jeżeli spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - 1) wchodzą w zakres stosowania pkt SPO.IDE.H.145 lit. a);
 - 2) są wykorzystywane w operacjach zarobkowych;
 - 3) ich indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu 5 września 2022 r. lub po tej dacie.
 - b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu i prędkości statku powietrznego w formie danych lotniczych lub obrazów.
 - c) Rejestrator lotu musi umożliwiać zachowanie zarejestrowanych danych lotu i obrazów z co najmniej ostatnich 5 godzin.
 - d) Rejestrator lotu rozpoczyna zapis 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) Jeżeli rejestrator lotu zapisuje obraz lub dźwięk z kabiny załogi lotniczej, wówczas należy przewidzieć funkcję, która może być obsługiwana przez pilota dowódcę i która polega na modyfikacji zapisów obrazu i dźwięku wykonanych przed jej uruchomieniem, tak aby nie można było uzyskać dostępu do tych zapisów za pomocą normalnych technik odtwarzania lub kopiowania.”;
- g) pkt SPO.SPE.MCF.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) lot próbny po obsłudze »poziomu A« – w odniesieniu do lotu, w przypadku którego spodziewane jest zastosowanie procedur nienormalnych lub awaryjnych, jak określono w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego, lub gdy lot ma wykazać funkcjonowanie systemu rezerwowego lub innych urządzeń zabezpieczających;”.
-

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



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL