



2024/1111

23.5.2024

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/1111

z dnia 10 kwietnia 2024 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011, rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012, rozporządzenie (UE) nr 965/2012 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w odniesieniu do ustanowienia wymogów dotyczących eksploatacji załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL

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. 23 ust. 1, art. 31 ust. 1 i art. 44 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ostatnich latach pojawiły się nowe koncepcje w dziedzinie mobilności powietrznej oparte na innowacyjnych technologiach, takie jak koncepcja załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL, i obecnie charakteryzują się różnym stopniem zaawansowania. Wraz z postępem technologicznym i zmieniającymi się potrzebami w zakresie transportu w nadchodzących latach mogą pojawić się bardziej innowacyjne koncepcje.
- (2) Eksploatacja statków powietrznych o innowacyjnej konstrukcji wiąże się ze specyficznymi wyzwaniami w zakresie bezpieczeństwa ze względu na ich zdolność do pionowego startu i lądowania oraz zdolność do operowania w warunkach miejskich o dużym natężeniu ruchu. Specjalne, kompleksowe ramy regulacyjne powinny zapewnić, aby takie operacje odbywały się w bezpieczny sposób, a ryzyko dla pasażerów, załogi i społeczeństwa było jak najmniejsze.
- (3) Załogowe statki powietrzne zdolne do wykonywania lotów VTOL reprezentują nową, rozwijającą się technologię i istnieje potrzeba ustanowienia jasnych procedur dotyczących certyfikacji i zatwierdzania operacji takich statków powietrznych, aby zapewnić zgodność z normami bezpieczeństwa i normami eksploatacyjnymi. Specjalne, kompleksowe ramy regulacyjne powinny zapewniać jasną i przejrzystą procedurę dotyczącą aspektów certyfikacji i zatwierdzania operacji takich statków powietrznych, co da operatorom pewność, której potrzebują, oraz ułatwi rozwój i komercjalizację tych statków powietrznych.
- (4) Zarówno operacje zarobkowe, jak i niezarobkowe wykonywane przy użyciu statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL wiążą się z zagrożeniami bezpieczeństwa, które należy odpowiednio ograniczyć, aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i załogi podczas lotu oraz osób znajdujących się na ziemi. W związku z tym certyfikacja operatorów tych statków powietrznych może pomóc w ograniczeniu znanych i potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa wynikających z eksploatacji tych nowatorskich technologii oraz przyczynić się do powstania odpowiedniej kultury bezpieczeństwa.
- (5) Ponieważ operacje prowadzone przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL stają się coraz bardziej powszechne, należy zapewnić, aby zostały w bezpieczny i efektywny sposób włączone do istniejącego systemu przestrzeni powietrznej. W specjalnych, kompleksowych ramach regulacyjnych należy zatem określić jasne zasady i procedury włączania takich operacji do ruchu w przestrzeni powietrznej, co pomoże w zminimalizowaniu ryzyka kolizji i innych incydentów związanych z bezpieczeństwem.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

- (6) W celu włączenia załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL do systemów transportowych państw członkowskich należy zastosować te same ramy regulacyjne, które są obecnie dostępne do operacji wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców, wprowadzając zmiany niezbędne do uwzględnienia nowych koncepcji w dziedzinie mobilności powietrznej dotyczących operacji z użyciem załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL, osiągnięć i ograniczeń operacyjnych oraz szczególnych rodzajów ryzyka. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011⁽²⁾, rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012⁽³⁾, rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012⁽⁴⁾ i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373⁽⁵⁾.
- (7) W szczególności, aby zapewnić dostępność odpowiednio wykwalifikowanych pilotów w początkowej fazie operacji przeprowadzanych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL, posiadacze licencji pilota zawodowego obejmującej samoloty lub śmigłowce powinni otrzymać możliwość dodania do swojej licencji uprawnień dotyczącego typu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL, w tym, w razie potrzeby, przywilejów dotyczących pilotowania tych statków powietrznych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów. W przypadku gdy tacy piloci posiadają również uprawnienia instruktora lub egzaminatora obejmujące samoloty lub śmigłowce, powinni mieć również możliwość uzyskania dodatkowych przywilejów instruktora lub egzaminatora obejmujących przedmiotowy typ statków powietrznych. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011.
- (8) Należy również zmienić rozporządzenie (UE) nr 923/2012, aby zapewnić zarządzanie ruchem lotniczym załogowymi statkami powietrznymi zdolnymi do wykonywania lotów VTOL w sposób bezpieczny, uporządkowany i efektywny oraz zapobiec kolizjom w powietrzu.
- (9) Ponadto należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby uwzględnić m.in. nowy załącznik zawierający szczegółowe wymagania dotyczące operacji z użyciem załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL. Należy zmienić załącznik I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w celu uwzględnienia nowej kategorii statków powietrznych, jak również doprecyzowania istniejących definicji. Należy zmienić załączniki II i III w celu rozszerzenia zakresu obowiązujących wymogów certyfikacyjnych dotyczących zarobkowych przewozów lotniczych, a w załączniku V należy uwzględnić nowe przepisy umożliwiające wykonywanie operacji służb ratownictwa medycznego i operacji ratunkowych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL.
- (10) Ponadto transport lotniczy towarów niebezpiecznych powinien odbywać się zgodnie z normami międzynarodowymi i zalecanymi praktykami zawartymi w załączniku 18 do konwencji chicagowskiej oraz z mającymi zastosowanie instrukcjami technicznymi. Wymogi dotyczące eksploatacji załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL powinny uwzględniać najnowsze osiągnięcia technologiczne w dziedzinie projektowania i eksploatacji statków powietrznych, a także najlepsze praktyki i normy międzynarodowe. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (11) Aby zainteresowane strony miały wystarczająco dużo czasu na zapewnienie zgodności z nowymi ramami regulacyjnymi, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie od dnia 1 maja 2025 r.

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

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymagania dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (12) Celem zapewnienia, aby wymogi dotyczące eksploatacji załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL były odpowiednie i skuteczne, opracowano je w porozumieniu z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym producentami statków powietrznych, operatorami i organami regulacyjnymi.
- (13) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go w postaci opinii nr 03/2023 ⁽⁶⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011

W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 dodaje się punkty w brzmieniu:
 - „8a) »wiropląt« oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny o napędzie silnikowym, który utrzymuje się powietrzu głównie dzięki sile nośnej wytwarzanej przez maksymalnie dwa wirniki;
 - 8b) »statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL (VCA)« oznacza statek powietrzny o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, inny niż samolot lub wiropłat, zdolny do wykonywania pionowego startu i lądowania za pomocą jednostek podnoszenia i ciągu, wykorzystywanych do wytworzenia siły nośnej podczas startu i lądowania;”;
- 2) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 4f

Uprawnienia na typ VCA

1. Kandydaci posiadający licencję pilota zawodowego na samoloty (CPL(A)) lub śmigłowce (CPL(H)) zgodnie z załącznikiem I (część FCL) mają prawo uzyskania uprawnienia na typ VCA i korzystania z przywilejów wynikających z takiego uprawnienia na typ, pod warunkiem przestrzegania:

- a) warunków wstępnych określonych w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- b) podczęści H sekcja 1 załącznika I (część FCL) oraz przepisów niniejszego artykułu.

2. Egzamin z wiedzy teoretycznej ma formę pisemną, przy czym liczba pytań wielokrotnego wyboru zależy od stopnia złożoności statku powietrznego.

3. Szkolenie w zakresie uprawnienia na typ, egzaminy praktyczne i kontrole umiejętności dotyczące statków powietrznych, o których mowa w ust. 1:

- a) spełniają wymagania określone w następujących sekcjach dodatku 9 do załącznika I (część FCL):
 - (i) w sekcji A;
 - (ii) w sekcjach B, C lub D, zgodnie, o ile nie określono inaczej, z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012; oraz
- b) obejmują, na warunkach i w zakresie określonym w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, dodatkowe szkolenie i egzaminowanie w celu umożliwienia kandydatom uzyskania kompetencji do pilotowania odpowiednich VCA.

⁽⁶⁾ Opinia nr 03/2023 – Wprowadzenie ram regulacyjnych dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych – Wspieranie innowacyjnej mobilności lotniczej wykorzystującej załogowe statki powietrzne zdolne do wykonywania lotów VTOL, początkowa zgodność do lotu SBSPP podlegających certyfikacji oraz ciągła zgodność do lotu SBSPP eksploatowanych w kategorii „szczegółnej”, EASA (opinia nr 03/2023).

4. Na zasadzie odstępstwa od powyższych ustępów kandydatom posiadającym licencję CPL(A) lub CPL(H), uczestniczącym w próbach w locie dotyczących określonego typu VCA, wydaje się uprawnienie na typ tego statku powietrznego, jeżeli:

- a) spełniają warunki lotu w odniesieniu do pełnienia funkcji pilota doświadczalnego odpowiedniego typu VCA, ustanowione zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- b) wykonali albo 50 godzin całkowitego czasu lotu, albo 10 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy w ramach prób w locie na odpowiednim typie VCA;
- c) spełniają warunki wstępne, o których mowa w ust. 1 lit. a).

5. Okres ważności uprawnień na typ wydanych zgodnie z niniejszym artykułem wynosi 1 rok. Posiadacze tych uprawnień wykonują wszystkie następujące czynności:

- a) w celu przedłużenia uprawnienia na typ:
 - (i) w okresie ważności uprawnienia wykonują co najmniej 2 godziny czasu lotu w charakterze pilota odpowiedniego typu VCA;
 - (ii) w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających wygaśnięcie uprawnienia oraz w odpowiednim typie VCA lub na urządzeniu FSTD odpowiadającym temu statkowi powietrznemu zaliczają kontrolę umiejętności zgodnie z ust. 3, której czas trwania można zaliczyć na poczet czasu lotu określonego w lit. a) ppkt (i). Jeżeli kandydat zdecyduje się zaliczyć kontrolę umiejętności wcześniej niż w ciągu tych 3 miesięcy, nowy okres ważności rozpoczyna się od daty kontroli umiejętności;
- b) w celu wznowienia uprawnienia na typ spełniają wymogi określone w pkt FCL.740 lit. b) załącznika I (część FCL).

6. Posiadacze licencji i uprawnienia na typ, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni do pilotowania odpowiednich VCA według wskazań przyrządów, pod warunkiem że spełniają wszystkie poniższe warunki:

- a) posiadają, w zależności od przypadku, uprawnienia IR(A) lub IR(H);
- b) zaliczyli w odpowiednim typie VCA egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności, w zależności od przypadku, zgodnie z ust. 3, obejmujące zakres szkolenia istotny dla wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

7. Niezależnie od pkt FCL.900 lit. b) załącznika I (część FCL), kandydatom posiadającym uprawnienie instruktorskie zgodnie z załącznikiem I (część FCL) umożliwiające prowadzenie szkolenia na typ samolotu lub śmigłowca przyznaje się prawo do prowadzenia szkolenia w zakresie uprawnień na typ określonych w ust. 1, pod warunkiem że:

- a) posiadają uprawnienie na typ zgodnie z ust. 1 dotyczące odpowiedniego typu VCA;
- b) o ile nie określono inaczej w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, w okresie 12 miesięcy przed złożeniem wniosku wykonali co najmniej 30 odcinków trasy, wraz ze startami i lądowaniami, w charakterze pilota dowódcy w odpowiednim typie VCA, z czego 15 odcinków trasy można wykonać w FSTD odpowiadającym temu typowi VCA;
- c) ukończyli w ATO szkolenie teoretyczne i praktyczne rozszerzające przywileje instruktora na dany typ VCA, obejmujące obowiązkowe elementy szkolenia określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- d) zaliczyli odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 załącznika I (część FCL).

Na zasadzie odstępstwa od lit. b), c) i d) kandydatom posiadającym uprawnienie TRI(A) lub uprawnienie TRI(H), którym wydano uprawnienie na typ VCA zgodnie z ust. 4, przyznaje się rozszerzenie przysługujących im przywilejów TRI na dany typ VCA.

8. Posiadaczom przywilejów instruktora, o których mowa w ust. 7, przyznaje się przedłużenie lub wznowienie tych przywilejów, stosownie do przypadku, jeżeli spełniają odpowiednie wymogi dotyczące przedłużenia lub wznowienia określone w podczęści J załącznika I (część FCL), mające zastosowanie do posiadanego certyfikatu instruktora, i wykonali dodatkowo jedno z następujących działań:

- a) ukończyli w ATO instruktorskie szkolenie odświeżające poświęcone przywilejom określonym w ust. 7;
- b) zaliczyli odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 załącznika I (część FCL) w odpowiednim typie VCA określonym w ust. 1 lub w FSTD odpowiadającym temu typowi.

9. Niezależnie od pkt FCL.1000 lit. b) załącznika I (część FCL), kandydatom posiadającym upoważnienia egzaminatora zgodnie z załącznikiem I (część FCL) umożliwiające występowanie w roli egzaminatora w odniesieniu do uprawnień na typ samolotu lub śmigłowca przyznaje się przywileje do przeprowadzania egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności na typ VCA określony w ust. 1, pod warunkiem że posiadają przywileje instruktora, zgodnie z ust. 7, na odpowiedni typ VCA i wykonają wszystkie poniższe działania w odpowiednim typie VCA lub w urzędzeniu FSTD odpowiadającym temu typowi:

- a) ukończą kurs standaryzacyjny na egzaminatora zgodnie z pkt FCL.1015 załącznika I (część FCL), w tym przeprowadzą co najmniej jeden egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności;
- b) zaliczą odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1020 załącznika I (część FCL).

10. Posiadaczom przywilejów egzaminatora, o których mowa w ust. 9, przyznaje się przedłużenie lub wznowienie tych przywilejów, stosownie do przypadku, jeżeli spełniają wymogi określone w odpowiednich częściach pkt FCL.1025 załącznika I (część FCL) i wykonali dodatkowo jedno z następujących działań:

- a) ukończyli szkolenie odświeżające dla egzaminatorów, zgodnie z pkt FCL.1025 lit. b) ust. 2 załącznika I (część FCL), poświęcone przywilejom określonym w ust. 9;
- b) zaliczyli odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z pkt FCL.1020 załącznika I (część FCL) w odpowiednim typie VCA lub w FSTD odpowiadającym temu typowi.”;

3) w załączniku I (część FCL) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 85 otrzymuje brzmienie:

„85) »wiropląt« oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny o napędzie silnikowym, który utrzymuje się powietrzem głównie dzięki sile nośnej wytwarzanej przez maksymalnie dwa wirniki;”;

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

„85a) »śmigłowiec« oznacza typ wiroplatu wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza z maksymalnie dwoma napędzanymi wirnikami o osiach zasadniczo pionowych;

85b) »statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL (VCA)« oznacza statek powietrzny o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, inny niż samolot lub wiropląt, zdolny do wykonywania pionowego startu i lądowania za pomocą jednostek podnoszenia i ciągu, wykorzystywanych do wytworzenia siły nośnej podczas startu i lądowania;”;

c) dodaje się punkt w brzmieniu:

„94a) »minimalna ilość paliwa« oznacza termin opisujący sytuację, w której zasilanie paliwem/energiją statku powietrznego osiągnęło stan, w którym lot musi się zakończyć lądowaniem na określonym lotnisku, a jakiegokolwiek dalsze opóźnienie nie jest dopuszczalne;”.

2) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

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

1) w art. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji w zakresie innowacyjnej mobilności powietrznej wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością w dzień oraz z widocznością terenu przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL, pilotowanych przez jednego pilota, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) »wiropląt« oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny o napędzie silnikowym, który utrzymuje się powietrzu głównie dzięki sile nośnej wytwarzanej przez maksymalnie dwa wirniki.”;

b) dodaje się punkt w brzmieniu:

„1aa) »śmigłowiec« oznacza typ wiroplatu wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza z maksymalnie dwoma napędzanymi wirnikami o osiach zasadniczo pionowych.”;

c) dodaje się punkty w brzmieniu:

„12) »operacje w zakresie innowacyjnej mobilności powietrznej (IAM)« oznaczają każdą operację przy użyciu statku powietrznego zdolnego do wykonywania lotów VTOL na gęsto zaludnionych obszarach i poza gęsto zaludnionymi obszarami;

13) »statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL (VCA)« oznacza statek powietrzny o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, inny niż samolot lub wiropląt, zdolny do wykonywania pionowego startu i lądowania za pomocą jednostek podnoszenia i ciągu, wykorzystywanych do wytworzenia siły nośnej podczas startu i lądowania;

14) »Lot VEMS« oznacza lot VCA wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem VEMS, kiedy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport, którego celem jest:

a) ułatwienie ratowniczej pomocy medycznej poprzez wykonanie przewozu obejmującego co najmniej jedną z poniższych kategorii:

(i) personelu medycznego;

(ii) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów, leków);

(iii) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy;

lub

b) wykonanie jakiegokolwiek operacji w sytuacji, w której dana osoba znajduje się w bezpośrednim lub przewidywanym zagrożeniu dla zdrowia pochodzącego ze środowiska oraz:

(i) wymaga ratunku lub zaopatrzenia; lub

(ii) istnieje konieczność przetransportowania osób, zwierząt lub sprzętu do i z miejsca operacji VEMS.”;

3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1b. Operatorzy obsługują VCA wyłącznie w kontekście operacji IAM określonych w załącznikach III i IX do niniejszego rozporządzenia.”;

b) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„h) VCA wykorzystywanych do:

(i) transportu materiałów niebezpiecznych (DG);

(ii) operacji VEMS.”;

c) w ust. 5 dodaje się literę w brzmieniu:

„c) VCA zgodnie z wymogami określonymi w załączniku IX.”;

- d) w ust. 5 dodaje się akapit drugi w brzmieniu:
„W odniesieniu do akapitu pierwszego lit. a), b) i c) organizacje szkoleniowe muszą spełniać wymagania określone w załączniku VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 zamiast w załączniku III (część ORO) do niniejszego rozporządzenia. Szkolenia dotyczące VCA przeprowadzają wyłącznie zatwierdzone organizacje szkoleniowe.”;
- 4) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Operacje CAT wykonywane przy użyciu samolotów i śmigłowców podlegają wymaganiom podczęści FTL załącznika III.”;
- b) dodaje się ustęp w brzmieniu:
„5. Operator IAM musi w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.”.
- 5) W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.
- 6) W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia.
- 7) W załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.
- 8) W załączniku V do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem VI do niniejszego rozporządzenia.
- 9) Do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodaje się załącznik IX w brzmieniu załącznika VII do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2017/373

W pkt ATS.TR.305 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/373 do lit. a) dodaje się następujący ppkt 7a):

- „7a) informacje o bezzałogowych statkach powietrznych;”.

Artykuł 5

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 maja 2025 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 10 kwietnia 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

(1) w pkt FCL.010 wprowadza się następujące zmiany:

a) w definicji „czasu lotu” akapit trzeci dotyczący „sterowców” otrzymuje brzmienie:

„w przypadku sterowców oznacza całkowity czas od momentu zwolnienia sterowca z masztu w celu wykonania startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się sterowca po locie i zakotwiczenia go do masztu;”;

b) w definicji „czasu lotu” dodaje się akapit czwarty dotyczący „statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL” w brzmieniu:

„w przypadku statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA) oznacza całkowity czas od momentu włączenia jednostek podnoszenia i ciągu w celu startu do momentu ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego po locie i wyłączenia zespołów wytwarzających siłę nośną i ciąg.”;

c) definicja terminu „śmigłowiec” otrzymuje brzmienie:

„Śmigłowiec» oznacza typ wiroplatu wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza z maksymalnie dwoma napędzanymi wirnikami o osiach zasadniczo pionowych.”;

(2) w pkt FCL.060 lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„b) Samoloty, śmigłowce, pionowzloty, sterowce i statki powietrzne zdolne do wykonywania lotów VTOL (VCA).

Pilot nie może wykonywać lotów na statku powietrznym w zarobkowym transporcie lotniczym ani w celu przewozu pasażerów.”.

—

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 wprowadza się następujące zmiany:

(1) pkt SERA.2010 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Czynności przed lotem

Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca statku powietrznego zapoznaje się ze wszystkimi dostępnymi informacjami dotyczącymi zamierzonej operacji. Czynności przed lotami poza sąsiedztwo lotniska i przed wszystkimi lotami IFR obejmują dokładne zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami meteorologicznymi i prognozami pogody, z uwzględnieniem wymogów dotyczących paliwa/energii oraz alternatywnego sposobu postępowania w przypadku, gdyby lot nie mógł się odbyć zgodnie z planem.”;

(2) pkt SERA.4005 lit. a) ppkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) zapas paliwa/energii”;

(3) pkt SERA.4015 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub energii bądź liczby wszystkich osób na pokładzie nie będą ściśle w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do plany lotu i podlegają zgłoszeniu.”;

(4) pkt SERA.8015 lit. b) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) *Możliwa zmiana zezwolenia podczas lotu.* Jeżeli przed odlotem przewiduje się, że – w zależności od zapasu paliwa/energii i utrzymania zmiany zezwolenia podczas lotu – możliwe jest podjęcie decyzji o zmianie lotniska docelowego, powiadamia się o tym odpowiednie organy kontroli ruchu lotniczego przez umieszczenie w planie lotu informacji dotyczących zmiany trasy (jeżeli jest znana) i zmiany lotniska docelowego.”;

(5) pkt SERA.8020 lit. d) ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„d) *Pogorszenie się warunków pogodowych poniżej VMC.* Gdy okaże się, że wykonanie lotu w VMC zgodnie z bieżącym planem lotu nie będzie możliwe, w przypadku wykonywania lotu VFR jako lotu kontrolowanego:

- 1) zgłaszany jest wniosek o zmianę zezwolenia umożliwiającą statkowi powietrznemu kontynuowanie lotu w VMC do lotniska docelowego lub zapasowego bądź miejsca operacji lotniczej, lub opuszczenie przestrzeni powietrznej, w której wymagane jest zezwolenie ATC; lub
- 2) jeżeli uzyskanie zezwolenia zgodnie z ppkt 1 nie jest możliwe, utrzymywany jest lot w VMC i odpowiedni organ ATC jest powiadamiany o podjęciu działania w celu opuszczenia danej przestrzeni powietrznej lub lądowania na najbliższym dogodnym lotnisku bądź w miejscu operacji lotniczej; lub”;

(6) w pkt SERA.9005 dodaje się ppkt 7a) w brzmieniu:

„7a) informacje o bezzałogowych statkach powietrznych;”;

(7) pkt SERA.11005 lit. ab) otrzymuje brzmienie:

„ab) Gdy statek powietrzny jest poddany bezprawnej ingerencji, pilot dowódca podejmuje wszelkie starania w celu jak najszybszego wylądowania na najbliższym dogodnym lotnisku bądź w miejscu operacji lotniczej lub na specjalnym lotnisku bądź w specjalnym miejscu operacji lotniczej wyznaczonym przez właściwy organ, chyba że sytuacja na pokładzie statku powietrznego nakazuje inne postępowanie.”;

(8) pkt SERA.11012 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) W przypadku gdy pilot melduje minimalną ilość paliwa/energii, kontroler w najkrótszym możliwym czasie powiadamia pilota o wszelkich przewidywanych opóźnieniach bądź o tym, że nie przewiduje się opóźnień.

b) Kiedy poziom paliwa/energii powoduje, że konieczne jest ogłoszenie stanu zagrożenia, pilot – zgodnie z przepisami zawartymi w pkt SERA.14095 – wskazuje przedmiotowy stan, używając sygnału zagrożenia nadanego za pomocą radiotelefonu (MAYDAY), najlepiej wypowiedzianego trzykrotnie, a następnie podając charakteru zagrożenia (FUEL).”;

(9) w pkt SERA.11015 wprowadza się następujące zmiany:

a) w tabeli S11-1 „Pozycja 3” otrzymuje brzmienie:

„3	DZIEŃ lub NOC – wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie stałych świateł lądowania i przelot nad drogą startową w użyciu lub w przypadku, gdy przechwytywanym statkiem powietrznym jest śmigłowiec/statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL, przelot nad lądowiskiem dla śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL. W przypadku śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL przechwytyjący śmigłowiec/statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL wykonuje podejście do lądowania z przejściem do zawisu w sąsiedztwie lądowiska.	Ląduj na tym lotnisku.	DZIEŃ lub NOC – wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie stałych świateł lądowania i lot za przechwytyjącym statkiem powietrznym; jeżeli po przelocie nad drogą startową, która jest w użyciu, lub nad lądowiskiem dla śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL lądowanie zostanie uznane za bezpieczne – rozpoczęcie lądowania.	Zrozumiałem, wykonam.”
----	---	------------------------	---	------------------------

b) w tabeli S11-2 „Pozycja 4” otrzymuje brzmienie:

„4	DZIEŃ lub NOC – schowanie podwozia (jeżeli jest to możliwe) i błyskanie światłami lądowania przy przelocie nad drogą startową w użyciu lub nad lądowiskiem dla śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL na wysokości powyżej 300 m (1 000 stóp), ale nieprzekraczającej 600 m (2 000 stóp) (w przypadku śmigłowców na wysokości powyżej 50 m (170 stóp), ale nieprzekraczającej 100 m (330 stóp)) nad poziomem lotniska i kontynuowanie krążenia nad drogą startową w użyciu lub nad lądowiskiem dla śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL. Jeżeli błyskanie światłami do lądowania nie jest możliwe, należy błyskać innymi dostępnymi światłami.	Wyznaczone lotnisko nie jest odpowiednie.	DZIEŃ lub NOC – jeżeli wymagany jest lot przechwytywanego statku powietrznego za przechwytyjącym statkiem powietrznym na lotnisko zapasowe, przechwytyjący statek powietrzny chowa swoje podwozie (jeżeli jest to możliwe) i przekazuje sygnały wymienione w pkt 1 dla przechwytywanego statku powietrznego. Jeżeli zapadła decyzja o zwolnieniu przechwytywanego statku powietrznego, przechwytyjący statek powietrzny przekazuje sygnały podane w pkt 2, przeznaczone dla przechwytywanego statku powietrznego.	Zrozumiałem, leć za mną. Zrozumiałem, możesz kontynuować lot.”
----	--	---	---	--

c) w dodatku 1 „Sygnały” pkt „4. SYGNAŁY KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM” wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 4.1.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) w przypadku śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL – w miejscu, w którym jest najlepiej widziany przez pilota.”;

2) pkt 4.1.2 ppkt 16–20 przypisy 1–3 otrzymują brzmienie:

„⁽¹⁾ Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL w zawisie.

⁽²⁾ Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL w zawisie.

⁽³⁾ Do stosowania w odniesieniu do śmigłowców/statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL w zawisie.”;

- d) w dodatku 5 „Specyfikacje techniczne dotyczące obserwacji ze statków powietrznych i meldunków przekazywanych za pomocą łączności fonicznej” w sekcji „A. INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW” wprowadza się następujące zmiany:

sekcja 2 pkt 2 „SZCZEGÓŁOWE INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MELDUNKÓW” [punkt 8] otrzymuje brzmienie:

„Punkt 8 — MAKSYMALNY CZAS LOTU. Podać »MAKSYMALNY CZAS LOTU (ENDURANCE)« poprzedzający zapas paliwa/energii w godzinach i minutach (4 cyfry).”.

ZAŁĄCZNIK III

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

- (1) tytuł załącznika I otrzymuje brzmienie:
„Załącznik I – Definicje terminów używanych w załącznikach II–IX”;
- (2) pkt 21 otrzymuje brzmienie:
„21) »Zabezpieczenie wydłużonego startu« oznacza określony prostokątny obszar na lądzie lub na wodzie, pozostający pod kontrolą odpowiednich władz, wybrany lub przygotowany jako obszar odpowiedni, nad którym statek powietrzny może wykonać część początkowego wznoszenia do określonej wysokości względnej.”;
- (3) pkt 26 otrzymuje brzmienie:
„26) »Paliwo/energia na nieprzewidziane okoliczności« oznacza paliwo/energię na okoliczność wystąpienia nieprzewidzianych czynników, które mogą mieć wpływ na zużycie paliwa/energii w drodze do lotniska lub wertyportu docelowego.”;
- (4) pkt 31 otrzymuje brzmienie:
„31) »Krytyczne fazy lotu« oznaczają:
 - a) w przypadku śmigłowców – kołowanie, zawis, start, podejście końcowe, nieudane podejście do lądowania, lądowanie oraz wszystkie inne fazy lotu według uznania pilota dowódcy lub dowódcy;
 - b) w przypadku statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA) – kołowanie naziemne z pasażerami do celów lotu lub po lądowaniu, kołowanie powietrzne, zawis, start, podejście końcowe, nieudane podejście do lądowania (odejście na drugi krąg), lądowanie oraz wszystkie inne fazy lotu według uznania pilota dowódcy.”;
- (5) pkt 39 otrzymuje brzmienie:
„39) »odległość DR« oznacza odległość poziomą, którą śmigłowiec lub VCA przebył od końca rozporządzalnej długości startu.”;
- (6) pkt 48 otrzymuje brzmienie:
„48) »strefa końcowego podejścia i startu (Final Approach and Take-Off Area, FATO)« oznacza określoną strefę dla operacji śmigłowcowych lub operacji przy użyciu VCA, nad którą wykonywana jest końcowa faza manewru podejścia do lądowania lub zawisu i z której rozpoczynany jest manewr startu. W przypadku śmigłowców użytkowanych w klasie osiągow 1 lub VCA w kategorii Rozszerzonej (ang. *Enhanced*) lub równoważnej tak zdefiniowana strefa obejmuje także dostępny obszar dla przerwanej startu.”;
- (7) pkt 50a otrzymuje brzmienie:
„50a) »Czas lotu« oznacza:
 - a) w przypadku samolotów: całkowity czas od chwili, gdy samolot zacznie kołować przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu;
 - b) w przypadku śmigłowców oznacza całkowity czas od momentu, w którym łopaty wirnika zaczynają się obracać w celu startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się śmigłowca po locie i zatrzymania łopat wirnika.
 - c) w przypadku VCA – całkowity czas od momentu włączenia jednostek podnoszenia i ciągu w celu startu do momentu ostatecznego zatrzymania się statku powietrzego po locie i wyłączenia jednostek podnoszenia i ciągu.”;
- (8) pkt 53 otrzymuje brzmienie:
„53) »Personel naziemnej służby ratunkowej« oznacza każdą osobę uczestniczącą w akcji ratunkowej na ziemi, np. policjantów, strażaków itp., współdziałającą ze śmigłowcową służbą ratownictwa medycznego (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS) lub ze służbą ratownictwa medycznego wykorzystującą VCA (Emergency Medical Service with VCA, VEMS), której zadania są w jakimkolwiek stopniu związane z daną operacją.”;

- (9) pkt 69 lit. a) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca lub VCA nie mogą być właściwie zabezpieczone przed wpływem żywołów; lub”;
- (10) pkt 70 otrzymuje brzmienie:
- „70) »Punkt decyzji przy lądowaniu (Landing Decision Point, LDP)« oznacza:
- w przypadku śmigłowców – punkt używany do określenia osiągnięć podczas lądowania, od którego, po stwierdzeniu w tym punkcie niesprawności silnika, można bezpiecznie kontynuować lądowanie bądź zainicjować jego przerwanie;
 - w przypadku VCA – punkt używany do określenia osiągnięć podczas lądowania, od którego można bezpiecznie kontynuować lądowanie bądź zainicjować jego przerwanie po krytycznej awarii osiągnięć (Critical Failure for Performance, CFP).”;
- (11) pkt 71 otrzymuje brzmienie:
- „71) »Rozporządzalna długość lądowania (Landing Distance Available, LDA)« oznacza:
- w przypadku samolotów (LDAA) – długość drogi startowej deklarowanej przez państwo lotniska jako dostępna oraz odpowiednia dla dobiegu lądującego samolotu;
 - w przypadku śmigłowców (LDAH) – długość strefy końcowego podejścia i startu plus jakiegokolwiek dodatkowego obszaru deklarowana przez państwo lotniska jako dostępna oraz odpowiednia na potrzeby wykonania przez śmigłowca manewru lądowania z określonej wysokości; oraz
 - w przypadku VCA (LDAV) – długość strefy końcowego podejścia i startu plus jakiegokolwiek dodatkowego obszaru deklarowana przez właściwe państwo jako dostępna oraz odpowiednia na potrzeby zakończenia manewru lądowania z określonej wysokości.”;
- (12) dodaje się pkt 71a w brzmieniu:
- „71a) »Wymagana długość lądowania (Landing Distance Required, LDR)« oznacza:
- w przypadku śmigłowców (LDRH) – odległość poziomą wymaganą do wylądowania i całkowitego zatrzymania liczoną od punktu znajdującego się 15 m (50 stóp) nad powierzchnią lądowania; oraz
 - w przypadku VCA (LDRV) – odległość poziomą wymaganą do wylądowania i całkowitego zatrzymania liczoną od punktu znajdującego się 15 m (50 stóp) nad powierzchnią lądowania.”;
- (13) pkt 78 otrzymuje brzmienie:
- „78) »Opiekun medyczny« oznacza osobę wykwalifikowaną w fachu medycznym, przewożoną śmigłowcem w locie HEMS lub VCA w locie VEMS, a w szczególności, ale nie wyłącznie, lekarza, pielęgniarkę lub ratownika medycznego.”;
- (14) pkt 82 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca lub statku VCA są właściwie zabezpieczone przed wpływem żywołów; oraz”;
- (15) pkt 96 otrzymuje brzmienie:
- „96) »Pilot dowódca (PIC – Pilot-in-Command)« oznacza pilota wyznaczonego do dowodzenia i odpowiedzialnego za bezpieczny przebieg lotu; w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego dokonywanych przy użyciu samolotów lub śmigłowców »pilot dowódca« (PIC) jest określany terminem »dowódca« (commander).”;
- (16) pkt 102 otrzymuje brzmienie:
- „102) »Rozporządzalna długość przerwanego startu (Rejected Take-Off Distance Available, RTODA)« oznacza:
- w przypadku śmigłowców (RTODAH) – długość strefy końcowego podejścia i startu deklarowaną jako dostępna i odpowiednia do wykonania przerwanego startu przez śmigłowca w klasie osiągnięć 1; lub
 - w przypadku VCA (RTODAV) – długość strefy końcowego podejścia i startu deklarowaną jako dostępna i odpowiednia do wykonania przerwanego startu przez statek powietrzny zdolny do pionowego startu i lądowania zgodnie z kategorią, w ramach której jest eksploatowany.”;

(17) pkt 103 otrzymuje brzmienie:

„103) »Wymagana długość przerwanej startu (Rejected Take-Off Distance Required, RTODR)« oznacza:

- a) w przypadku śmigłowców (RTODRH) – odległość poziomą, liczoną od początku startu, jaka jest wymagana do pełnego zatrzymania śmigłowca po wystąpieniu niesprawności silnika i przerwaniu startu w punkcie decyzji podczas startu;
- b) w przypadku VCA (RTODRV) – odległość poziomą, liczoną od początku startu, jaka jest wymagana do pełnego zatrzymania VCA po wykonaniu przerwanej startu po wystąpieniu krytycznej awarii osiągnięć w punkcie decyzji podczas startu.”;

(18) pkt 104a otrzymuje brzmienie:

„104a) »Bezpieczne lądowanie« oznacza w kontekście polityki planowania zapotrzebowania na paliwo/energię lub programów paliwowych/energetycznych, lądowanie na odpowiednim lotnisku lub miejscu operacji lotniczej bądź w odpowiednim wertyporcie lub na lotnisku zapasowym, z ilością paliwa/energii wynoszącą nie mniej niż ostateczna rezerwa oraz zgodnie z obowiązującymi procedurami operacyjnymi i minimami operacyjnymi lotniska.”;

(19) pkt 111 otrzymuje brzmienie:

„111) »Punkt decyzji podczas startu (Take-Off Decision Point, TDP)« oznacza:

- a) w przypadku śmigłowców – punkt używany do określania osiągnięć startowych, od którego, po stwierdzeniu w tym punkcie niesprawności silnika, start może być przerwany albo bezpiecznie kontynuowany;
- b) w przypadku VCA – pierwszy punkt określony na podstawie prędkości i wysokości, od którego można wykonać start kontynuowany zgodnie z certyfikowanymi minimalnymi osiągnięciami (Certified Minimum Performance, CMP) po wystąpieniu krytycznej awarii osiągnięć i który jest ostatnim punktem na torze startu, w którym istnieje pewność co do możliwości przerwania startu.”;

(20) pkt 113 otrzymuje brzmienie:

„113) »Rozporządzalna długość startu (Take-Off Distance Available, TODA)« oznacza:

- a) w przypadku śmigłowców (TODAH) – długość strefy końcowego podejścia i startu powiększoną o długość zabezpieczenia wydłużonego startu śmigłowca (jeśli jest przewidziana), deklarowaną jako rozporządzalna i odpowiednia do zakończenia startu śmigłowca;
- b) w przypadku VCA (TODAV) – długość strefy końcowego podejścia i startu powiększoną o długość zabezpieczenia wydłużonego startu (jeśli jest przewidziana), deklarowaną jako rozporządzalna i odpowiednia do zakończenia startu VCA.”;

(21) pkt 114 otrzymuje brzmienie:

„114) »Wymagana długość do startu (Take-Off Distance Required, TODR)« oznacza:

- a) w przypadku śmigłowców (TODRH) – odległość poziomą, jakiej śmigłowiec potrzebuje od punktu rozpoczęcia startu do punktu, w którym osiąga on bezpieczną prędkość lotu po starcie (Take-Off Safety Speed, V_{TOS}) oraz dodatni gradient wznoszenia na wybranej wysokości lotu, w razie niesprawności krytycznego silnika rozpoznanej w punkcie TDP, przy pozostałych silnikach pracujących na dozwolonych zakresach ich użytkowania;
- b) w przypadku VCA (TODRV) – odległość poziomą, jakiej VCA potrzebuje od punktu rozpoczęcia startu do punktu, w którym osiąga bezpieczne przewyższenie nad przeszkodami oraz dodatni gradient wznoszenia na wybranej wysokości lotu, w razie krytycznej awarii osiągnięć (CFP) rozpoznanej w punkcie TDP.”;

(22) pkt 115 otrzymuje brzmienie:

„115) »Tor wznoszenia po starcie« oznacza:

- a) tor lotu w pionie i poziomie, z niepracującym silnikiem krytycznym, od określonego punktu podczas startu do wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu dla samolotów i 1 000 stóp nad powierzchnią terenu dla śmigłowców;
- b) w przypadku VCA – tor lotu w pionie i poziomie z krytyczną awarią osiągnięć (CFP), liczony od punktu startu do punktu, w którym VCA znajduje się na wysokości powyżej wyniesionej strefy startu, która jest zgodna z profilem przelotu po trasie i nie większa niż 305 m (1 000 stóp).”;

- (23) pkt 116 otrzymuje brzmienie:
- „116) »Masa startowa« oznacza masę własną, łącznie ze wszystkimi przedmiotami i osobami znajdującymi się na pokładzie w chwili rozpoczęcia startu w przypadku śmigłowców bądź VCA lub rozbiegu w przypadku samolotów.”;
- (24) pkt 118 otrzymuje brzmienie:
- „118) »Członek personelu specjalistycznego« oznacza członka załogi uczestniczącego w operacjach HEMS, VEMS, HHO lub NVIS wykonywanych w ramach zarobkowego transportu lotniczego, nienależącego do załogi lotniczej ani personelu pokładowego, któremu operator powierzył wykonywanie czynności na pokładzie statku powietrznego lub na ziemi w celu pomocy pilotowi podczas operacji HEMS, VEMS, HHO lub NVIS, które to czynności mogą obejmować obsługę specjalistycznego sprzętu pokładowego.”;
- (25) dodaje się pkt 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142 i 143 w brzmieniu:
- „130) »Ruch naziemny« oznacza ruch statku powietrznego po polu ruchu naziemnego lotniska lub wertiportu za pomocą sprzętu lub urządzenia zewnętrznego, które nie są napędzane przez statek powietrzny.
- 131) »Personel naziemny« oznacza personel, inny niż członkowie załogi lotniczej lub członkowie personelu specjalistycznego, któremu powierzono zadania związane z ruchem naziemnym VCA lub z jakąkolwiek inną pomocą naziemną udzielaną statkom powietrznym, który odbył szkolenie w zakresie odpowiednich procedur operacyjnych i procedur bezpieczeństwa.
- 132) »Kategoria Rozszerzona« oznacza kategorię certyfikacji i operacji VCA, zgodnie z którą statek powietrzny spełnia wymogi dotyczące bezpiecznego kontynuowania lotu i lądowania w następstwie krytycznej awarii osiągnięć (CFP).
- 133) »Certyfikowane minimalne osiągnięcia (CMP)« oznaczają, w odniesieniu do VCA, zestaw danych dotyczących osiągnięć uzyskanych w wyniku uwzględnienia skutków pojedynczych awarii i jednoczesnego wystąpienia wielu awarii, które nie są wysoce nieprawdopodobne przy nominalnych parametrach osiągnięć.
- 134) »Bezpieczne kontynuowanie lotu i lądowanie (Continued Safe Flight and Landing, CSFL)« oznacza, w odniesieniu do VCA eksploatowanego w kategorii Rozszerzonej, że statek powietrzny jest zdolny do kontynuowania lotu kontrolowanego i lądowania w wertiporcie z możliwym zastosowaniem procedur awaryjnych bez konieczności polegania na wyjątkowych umiejętnościach lub sile pilota.”;
- 135) »Krytyczna awaria osiągnięć (Critical Failure for Performance, CFP)« oznacza, w odniesieniu do VCA, awarię lub jednoczesne wystąpienie wielu awarii skutkujące maksymalnym pogorszeniem parametrów dla danej fazy lotu i danego parametru osiągnięć; dane na temat zbioru krytycznych awarii osiągnięć wykorzystuje się do ustalenia certyfikowanych minimalnych osiągnięć (CMP).
- 136) »Ograniczona operacja nad obszarami wodnymi» oznacza operację w ramach innowacyjnej mobilności powietrznej (IAM) przy użyciu VCA wykonywaną w formie lotu nad wodą przez ograniczony czas.
- 137) »Członek personelu specjalistycznego VEMS« oznacza członka personelu specjalistycznego, którego wyznaczono do wykonywania czynności podczas lotu VEMS polegających na udzielaniu pomocy pilotowi podczas operacji lotniczych i na zajmowaniu się wszystkimi osobami przewożonymi na pokładzie, które potrzebują pomocy medycznej.
- 138) »Baza operacyjna VEMS« oznacza wertiport, na którym VCA, członkowie załogi lotniczej oraz członkowie załogi VEMS mogą dyżurować w oczekiwaniu na lot VEMS.
- 139) »Miejsce operacji VEMS« oznacza miejsce operacji lotniczej wybrane przez pilota dowódcę na potrzeby lotów VEMS oraz do lądowania i startu.
- 140) »Wertiport« oznacza obszar na lądzie, obszar wodny lub konstrukcję wykorzystywane lub przeznaczone do lądowania i startu VCA oraz na potrzeby ruchu VCA.
- 141) »Odpowiedni wertiport« oznacza wertiport, na którym można eksploatować VCA, przy uwzględnieniu wymiarów statku powietrznego, masy, torów podejścia i startu, na którym znajdują się dostępne służby i urządzenia niezbędne do planowanej operacji i który jest dostępny w przewidywanym czasie użycia.
- 142) »Bezpieczna prędkość lotu po starcie VTOL (V_{TOS})« oznacza minimalną prędkość umożliwiającą wznoszenie w razie krytycznej awarii osiągnięć (CFP) rozpoznanej w punkcie TDP przy użyciu VCA eksploatowanego w kategorii Rozszerzonej.
- 143) »Załogowy VCA« oznacza statek powietrzny zdolny do pionowego startu i lądowania (VCA) pilotowany przez co najmniej jednego pilota znajdującego się na pokładzie.”.

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku II (część ARO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

(1) Tytuł sekcji I podczęści OPS „Operacje lotnicze” otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA I

Certyfikacja operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze (CAT) i operatorów w ramach innowacyjnej mobilności powietrznej (IAM)”;

(2) pkt ARO.OPS.200 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z dodatkiem II, dla operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców oraz operacji w ramach innowacyjnej mobilności lotniczej (IAM) wykonywanych przy użyciu VCA; lub”;

(3) po pkt ARO.OPS.220 dodaje się pkt ARO.OPS.224 w brzmieniu:

„ARO.OPS.224 Zatwierdzenie programów paliwowych/energetycznych na potrzeby operacji w ramach innowacyjnej mobilności lotniczej (IAM)

a) Właściwy organ zatwierdza program paliwowy/energetyczny proponowany przez operatora IAM, jeżeli operator wykaże zgodność ze wszystkimi stosownymi wymaganiami określonymi w pkt UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 i UAM.OP.VCA.195 załącznika IX.

b) Ponadto właściwy organ:

- 1) ocenia, czy stosowany przez operatora IAM system zarządzania i proces zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa mogą wspierać realizację proponowanego indywidualnego programu paliwowego/energetycznego; oraz
- 2) ustanawia plan nadzoru służący przeprowadzaniu okresowych ocen aktualnego programu paliwowego/energetycznego operatora IAM w celu sprawdzenia zgodności programu z mającymi zastosowanie wymogami lub podjęcia decyzji o ewentualnej zmianie lub uchyleniu programu.”;

(4) tytuł pkt ARO.OPS.225 otrzymuje brzmienie:

„ARO.OPS.225 Zatwierdzenie programów paliwowych/energetycznych – samoloty i śmigłowce”;

(5) dodatek I do załącznika II (część ARO) otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO		
(Zakres zatwierdzenia dla przewoźników lotniczych)		
Rodzaje operacji:		
Zarobkowy transport lotniczy (CAT) <input type="checkbox"/> przewóz pasażerów; <input type="checkbox"/> przewóz ładunku; <input type="checkbox"/> inne ⁽¹⁾ :		
Innowacyjna mobilność lotnicza (IAM) <input type="checkbox"/> przewóz pasażerów; <input type="checkbox"/> przewóz ładunku; <input type="checkbox"/> inne ⁽¹⁾ :		
⁽⁴⁾	Państwo operatora ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Organ wydający ⁽³⁾ :	
Nr AOC ⁽⁶⁾ :	Nazwa operatora ⁽⁷⁾ Nazwa handlowa poprzedzona DBA ⁽⁸⁾ Adres pocztowy operatora ⁽¹⁰⁾ : Numer telefonu ⁽¹¹⁾ : Faks: E-mail:	Operacyjne osoby do kontaktu: ⁽⁹⁾ Szczegóły dotyczące osób do kontaktu nadzorujących operacje, z którymi bez zbędnej zwłoki można się skontaktować, wymienione są ⁽¹²⁾ .
<input type="checkbox"/> Niniejszym zaświadcza się, że..... ⁽¹³⁾ jest upoważniony do wykonywania zarobkowych operacji lotniczych (CAT) w zakresie określonym w załączonych specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z instrukcją operacyjną oraz z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 i jego aktami delegowanymi i wykonawczymi.		
<input type="checkbox"/> Niniejszym zaświadcza się, że..... ⁽¹³⁾ jest upoważniony do wykonywania operacji w ramach innowacyjnej mobilności lotniczej (IAM) w zakresie określonym w załączonych specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z instrukcją operacyjną oraz z załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 i jego aktami delegowanymi i wykonawczymi.		
Data wydania ⁽¹⁴⁾ :	Imię i nazwisko oraz podpis ⁽¹⁵⁾ : Tytuł:	
⁽¹⁾ Określenie innych rodzajów przewozów. ⁽²⁾ Zastąpić nazwą państwa operatora. ⁽³⁾ Zastąpić określeniem właściwego organu wydającego zatwierdzenie. ⁽⁴⁾ Do użytku właściwego organu: ⁽⁵⁾ Do użytku właściwego organu: ⁽⁶⁾ Numer zatwierdzenia nadany przez właściwy organ. ⁽⁷⁾ Zastąpić zarejestrowaną nazwą operatora. ⁽⁸⁾ Nazwa handlowa operatora, jeżeli inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis »Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą« (Doing business as, DBA). ⁽⁹⁾ Dane kontaktowe to numer telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, oraz adres e-mail (jeżeli jest dostępny), pod którymi można się bez zbędnej zwłoki skontaktować z osobą nadzorującą operacje w sprawach dotyczących operacji lotniczych, zdatności do lotu, kompetencji członków załogi lotniczej i personelu pokładowego, materiałów niebezpiecznych i innych. ⁽¹⁰⁾ Adres głównego miejsca prowadzenia działalności operatora. ⁽¹¹⁾ Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny. ⁽¹²⁾ Wstawić nazwę kontrolowanego dokumentu, przewożonego na pokładzie statku powietrznego, w którym wymienia się dane kontaktowe, wraz ze wskazaniem odpowiedniej strony lub jednostki redakcyjnej tekstu, Na przykład: »dane kontaktowe ... są wymienione w instrukcji operacyjnej, Gen./Basic, rozdział 1, pkt 1.1« lub »... są wymienione w specyfikacjach operacyjnych, s. 1« lub »... są wymienione w załączniku do niniejszego dokumentu«. ⁽¹³⁾ Zarejestrowana nazwa operatora. ⁽¹⁴⁾ Data wydania AOC (dd-mm-rrrr). ⁽¹⁵⁾ Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo, AOC można opatrzyć oficjalną pieczęcią.		
Formularz 138 EASA – wydanie 3^o		

(6) dodatek II do załącznika II (część ARO) otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

„SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)				
Dane kontaktowe organu wydającego Numer telefonu ⁽¹⁾ _____; Faks: _____; E-mail: _____				
Nr AOC ⁽²⁾ :	Nazwa operatora ⁽³⁾ :	Data ⁽⁴⁾ :	Podpis:	
Nazwa handlowa poprzedzona DBA				
Specyfikacje operacyjne #:				
Model statku powietrznego ⁽⁵⁾ Znaki rejestracyjne ⁽⁶⁾ :				
Rodzaje operacji: Zarobkowy transport lotniczy (CAT) <input type="checkbox"/> przewóz pasażerów <input type="checkbox"/> przewóz ładunku <input type="checkbox"/> inne ⁽⁷⁾ : _____ Innowacyjna mobilność lotnicza (IAM) <input type="checkbox"/> przewóz pasażerów <input type="checkbox"/> przewóz ładunku <input type="checkbox"/> inne ⁽⁷⁾ : _____				
Obszar prowadzenia operacji ⁽⁸⁾ :				
Szczególne ograniczenia ⁽⁹⁾ :				
Zatwierdzenia szczególne:	Tak	Nie	Wyszczególnienie ⁽¹⁰⁾	Uwagi
Towary niebezpieczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje przy ograniczonej widzialności				
Start	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ : ... m	
Podjeście i lądowanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ...stóp, RVR: ...m	
Minima widzialności	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾ DA/H: ...stóp, RVR: ...m	
RVSM ⁽¹⁴⁾	<input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ETOPS ⁽¹⁵⁾	<input type="checkbox"/> nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego ⁽¹⁶⁾ : ... minut
Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje jednosilnikowego samolotu turbiniowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Operacje śmigłowców z użyciem systemów noktowizyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Morskie operacje śmigłowcowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operacje służby ratownictwa medycznego wykonywane przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VEMS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Szkolenie personelu pokładowego ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Ciągła zdatność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Inne ⁽²⁴⁾				

(¹) Numery telefonu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail i numer faksu 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 zapis »Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą« (doing business as, DBA).

(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), lub wpisać markę, model i serię statku powietrznego zdolnego do wykonywania lotów VTOL.

(⁶) Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych albo 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 zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.

(¹²) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: CAT II lub CAT III. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.

(¹³) Wpisać stosowne minima widzialności: SA CAT I, SA CAT II, EFVS itd. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla wymienionych minimów widzialności.

(¹⁴) Pole „nie dotyczy” można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.

(¹⁵) 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”.

(¹⁶) Można podać również odległość graniczną (w milach morskich) oraz typ silnika.

(¹⁷) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN): na każde szczególne zatwierdzenie złożonej PBN (np. RNP AR APCH) przeznacza się 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.

(¹⁸) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk, czy ma zastosowanie do jednych i drugich.

(¹⁹) Wpisać kombinację płatowca i silnika danego statku powietrznego.

(²⁰) 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.

(²¹) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

(²²) Wprowadzenie wykazu aplikacji EFB typu B wraz z numerem referencyjnym urządzenia EFB (w przypadku przenośnego sprzętu EFB). Wykaz ten zawiera się w specyfikacjach operacyjnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

(²³) Numer zatwierdzenia organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego oraz odniesienie do odpowiedniego przepisu (np. załącznik Vc (część CAMO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014).

(²⁴) 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 operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego, operacje śmigłowcowe w nieprzyjnym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowcowe bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS).

Formularz 139 EASA, wydanie 8^{**}**

ZAŁĄCZNIK V

W załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) punkt ORO.GEN.005 otrzymuje brzmienie:

„ORO.GEN.005 Zakres

W niniejszym załączniku ustanawia się wymagania obowiązujące przewoźników lotniczych, którzy prowadzą:

- 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;
 - e) operacje w ramach innowacyjnej mobilności powietrznej (IAM).”;
- (2) pkt ORO.GEN.140 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Dostęp do statków powietrznych, o których mowa w lit. a):

- (i) w przypadku operacji CAT wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców obejmuje możliwość wchodzenia na pokład statku powietrznego i pozostawania na nim podczas operacji lotniczych, o ile ze względów bezpieczeństwa dowódca nie postanowi inaczej zgodnie z pkt CAT.GEN.MPA.135 w odniesieniu do kabiny załogi lotniczej;
- (ii) w przypadku operacji IAM wykonywanych przy użyciu VCA obejmuje możliwość wchodzenia na pokład statku powietrznego i pozostawania na nim podczas operacji lotniczych, o ile ze względów bezpieczeństwa pilot dowódca nie postanowi inaczej zgodnie z pkt IAM.GEN.MVCA.135.”;

- (3) punkt ORO.GEN.310 otrzymuje brzmienie:

„ORO.GEN.310 Użytkowanie samolotów lub śmigłowców wymienionych w AOC do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych

- a) Samolot lub śmigłowiec wymienione w AOC operatora mogą pozostać w AOC, jeżeli są eksploatowane w którejkolwiek z następujących sytuacji:
 - 1) przez samego posiadacza AOC, do operacji specjalistycznych zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO);
 - 2) przez innych operatorów, do operacji niezarobkowych z użyciem statków powietrznych z napędem silnikowym lub do operacji specjalistycznych wykonywanych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC), załącznikiem VII (część NCO) lub załącznikiem VIII (część SPO), pod warunkiem że dany statek powietrzny jest użytkowany przez nieprzerwany okres nieprzekraczający 30 dni.
- b) W przypadku gdy samolot lub śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z lit. a) pkt 2, posiadacz AOC, który udostępnia samolot lub śmigłowiec, i operator, który użytkuje samolot lub śmigłowiec, ustanawiają procedurę:
 - 1) jasno określającą, który operator jest odpowiedzialny za nadzór operacyjny nad każdym lotem, i opisującą, w jaki sposób przekazują oni sobie nadzór operacyjny;
 - 2) opisującą sposób przekazania samolotu lub śmigłowca po powrocie do posiadacza AOC.

Procedurę tę włącza się do instrukcji operacyjnej każdego z operatorów lub do umowy pomiędzy posiadaczem AOC a operatorem użytkującym samolot lub śmigłowiec zgodnie z lit. a) pkt 2. Posiadacz AOC ustanawia wzór takiej umowy. Do takich umów ma zastosowanie pkt ORO.GEN.220.

Posiadacz AOC i operator, który użytkuje samolot lub śmigłowiec zgodnie z lit. a) pkt 2, zapewniają poinformowanie o tej procedurze odpowiednich członków personelu.

- c) Posiadacz AOC przedkłada właściwemu organowi do uprzedniego zatwierdzenia procedurę, o której mowa w lit. b). Posiadacz AOC uzgadnia z właściwym organem sposób i częstotliwość dostarczania temu organowi informacji o przekazaniu nadzoru operacyjnego zgodnie z pkt ORO.GEN.130 lit. c).
- d) Ciągłą zdolnością do lotu samolotu lub śmigłowca użytkowanych zgodnie z lit. a) zarządza organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu samolotu lub śmigłowca wymieniona w AOC, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014.
- e) Posiadacz AOC, który udostępnia samolot lub śmigłowiec zgodnie z lit. a):
 - 1) podaje w swojej instrukcji operacyjnej znaki rejestracyjne udostępnianego samolotu lub śmigłowca oraz rodzaj operacji prowadzonych z użyciem tego samolotu lub śmigłowca;
 - 2) posiada stale informacje o każdym z operatorów, którzy w danym momencie, aż do chwili zwrotu samolotu lub śmigłowca do posiadacza AOC, sprawują nadzór operacyjny nad samolotem lub śmigłowcem, i prowadzi dokumentację dotyczącą tych operatorów;
 - 3) zapewnia, aby dokonana przez niego identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka oraz stosowane środki ograniczające ryzyko dotyczyły wszystkich operacji prowadzonych z użyciem tego samolotu lub śmigłowca.
- f) W odniesieniu do operacji prowadzonych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) i załącznikiem VIII (część SPO) operator, który użytkuje samolot lub śmigłowiec zgodnie z lit. a), zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:
 - 1) każdy lot prowadzony pod jego nadzorem operacyjnym jest rejestrowany w pokładowym dzienniku technicznym samolotu lub śmigłowca;
 - 2) nie dokonano żadnych zmian w systemach ani w konfiguracji samolotu lub śmigłowca;
 - 3) wszelkie usterki techniczne lub przypadki nieprawidłowego działania, jakie wystąpią, kiedy samolot lub śmigłowiec znajduje się pod jego kontrolą operacyjną, zgłasza się organizacji, o której mowa w lit. d);
 - 4) posiadacz AOC otrzymuje kopię każdego zgłoszenia o zdarzeniu dotyczącym lotów wykonywanych z użyciem danego samolotu lub śmigłowca, wypełnionego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1018 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj);

- (4) punkt ORO.AOC.100 otrzymuje brzmienie:

„ORO.AOC.100 Wniosek o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC)

- a) Bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 (*) przed rozpoczęciem operacji CAT wykonywanych przy użyciu samolotów lub śmigłowców lub operacji IAM wykonywanych przy użyciu VCA, operator musi złożyć wniosek do właściwego organu i uzyskać od niego AOC.
- b) Operator przedstawia właściwemu organowi następujące informacje:
 - 1) nazwa oficjalna i handlowa, adres i adres pocztowy 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 określonym w pkt ORO.AOC.135 lit. a) wraz z ich kwalifikacjami i doświadczeniem;
 - 6) egzemplarz instrukcji operacyjnej wymaganej zgodnie z pkt ORO.MLR.100;

- 7) oświadczenie, że całość dokumentacji przedłożonej właściwemu organowi została zweryfikowana przez wnioskodawcę i uznana za spełniającą odpowiednie wymagania.
- c) Wnioskodawcy wykazują właściwemu organowi, że:
- 1) operacje CAT wykonywane przy użyciu samolotów i śmigłowców spełniają zasadnicze wymagania załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, niniejszego załącznika (część ORO), załącznika IV (część CAT) i załącznika V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia oraz załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640 (**);
 - 1a) operacje IAM wykonywane przy użyciu VCA spełniają zasadnicze wymagania załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, niniejszego załącznika III (część ORO), załącznika V (część SPA) i załącznika IX (część IAM) do niniejszego rozporządzenia oraz załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640;
 - 2) dla wszystkich eksploatowanych przez nich statków powietrznych wydano świadectwo zdatności do lotu (Certificate of Airworthiness, CofA) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub są one brane w leasing bez załogi zgodnie z pkt ORO.AOC.110 lit. d); oraz
 - 3) struktura ich organizacji i zarządzania jest odpowiednia i właściwie dostosowana do skali i zakresu planowanej operacji.
- (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).
- (**) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).”;

(5) pkt ORO.AOC.125 otrzymuje brzmienie:

„ORO.AOC.125 Operacje niezarobkowe wykonywane przez posiadacza AOC z użyciem samolotów lub śmigłowców wymienionych w jego AOC

- a) Posiadacz AOC może prowadzić operacje niezarobkowe zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) lub załącznikiem VII (część NCO) z użyciem samolotów lub śmigłowców wymienionych w specyfikacjach operacyjnych do jego AOC lub w jego instrukcji operacyjnej, pod warunkiem że posiadacz AOC umieści w instrukcji operacyjnej szczegółowy opis tych operacji zawierający następujące elementy:
- 1) określenie stosownych wymagań;
 - 2) opis wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi stosowanymi przy prowadzeniu operacji CAT i operacji niezarobkowych;
 - 3) sposób zapewnienia pełnego zaznajomienia całego personelu biorącego udział w tych operacjach z odpowiednimi procedurami.
- b) Posiadacz AOC przestrzega przepisów:
- 1) załącznika VIII (część SPO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym;
 - 2) załącznika VII (część NCO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym.
- c) Posiadacz AOC prowadzący operacje, o których mowa w lit. a) i b), nie jest zobowiązany do przedstawiania zgłoszenia zgodnie z niniejszym załącznikiem.
- d) Posiadacz AOC określa rodzaj lotu, zgodnie z wykazem w swojej instrukcji operacyjnej, we wszystkich dokumentach dotyczących lotu (operacyjnym planie lotu, liście ładunkowej i innych odpowiednich dokumentach).”;

- (6) pkt ORO.MLR.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Treść instrukcji operacyjnej musi odzwierciedlać wymagania określone w – odpowiednio – niniejszym załączniku, w załączniku IV (część CAT), załączniku V (część SPA), załączniku VI (część NCC), załączniku VIII (część SPO) i załączniku IX (część IAM) 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.”;
- (7) punkt ORO.MLR.101 otrzymuje brzmienie:

„ORO.MLR.101 Instrukcja operacyjna – struktura operacji CAT i IAM

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

- a) Część A: zasady ogólne/podstawowe, w tym wszystkie zasady operacyjne, instrukcje i procedury nieodnoszące się do określonego typu statku powietrznego;
 - b) Część B: zagadnienia związane z obsługą statku powietrznego, obejmujące wszystkie instrukcje i procedury odnoszące się do określonego typu statku powietrznego, z uwzględnieniem różnic między typami/klasami, wariantami lub poszczególnymi egzemplarzami użytkowanych przez operatora statków powietrznych;
 - c) Część C: operacje CAT wykonywane przy użyciu samolotów i śmigłowców, w tym informacje i instrukcje dotyczące trasy/roli/obszaru oraz lotniska/miejsca operacji lotniczej, lub operacje IAM wykonywane przy użyciu VCA, w tym informacje i instrukcje dotyczące trasy/roli/obszaru oraz wertportu/lotniska zapasowego/miejsca operacji lotniczej;
 - d) Część D: szkolenie, w tym wszystkie instrukcje szkoleniowe dla personelu wymagane w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji.”;
- (8) w pkt ORO.MLR.115 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Następującą dokumentację przechowuje się co najmniej przez 5 lat:
- 1) w przypadku operatorów samolotów i śmigłowców CAT oraz operatorów IAM eksploatujących VCA dokumentację dotyczącą działalności, o której mowa w pkt 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 pkt SPO.OP.230 oraz odpowiednie standardowe procedury operacyjne.”;
- (9) punkt ORO.FC.005 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.005 Zakres

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

- a) SEKCJĘ 1, w której określono wspólne wymagania.
- b) SEKCJĘ 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji CAT wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców, z wyjątkiem operacji CAT, 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:
 - 1) jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MCTOM nie większej niż 5 700 kg i MOPSC nie większej niż 5; lub
 - 2) jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym o MOPSC nie większej niż 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;
- d) SEKCJĘ 4, w której określono dodatkowe wymagania dotyczące operacji IAM wykonywanych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA).”;

(10) punkt ORO.FC.105 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.105 Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy

- a) Zgodnie z pkt 8.6 załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, jeden pilot spośród członków załogi lotniczej, posiadający kwalifikacje pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, jest wyznaczany przez operatora na pilota dowódcę lub – w przypadku operacji CAT wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców – na dowódcę.
- b) Operator wyznacza członka załogi lotniczej do pełnienia funkcji pilota dowódcy lub dowódcy wyłącznie w przypadku gdy mają zastosowanie wszystkie poniższe warunki:
 - 1) członek załogi lotniczej posiada minimalny poziom doświadczenia określony w instrukcji operacyjnej;
 - 2) członek załogi lotniczej posiada odpowiednią wiedzę o trasie lub obszarze, nad którym ma odbyć się lot, a także o lotniskach, w tym lotniskach zapasowych, wertiportach, urządzeniach i procedurach, które mają być wykorzystane;
 - 3) w odniesieniu do operacji w załogach wieloosobowych członek załogi lotniczej ukończył szkolenie dowódcze operatora w przypadku awansu z drugiego pilota na pilota dowódcę/dowódcę.
- c) Zarówno w przypadku operacji zarobkowych przy użyciu samolotów i śmigłowców, jak i operacji IAM wykonywanych przy użyciu VCA, pilot dowódca, dowódca lub pilot, któremu można przekazać prowadzenie lotu, musi przejść wstępne szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy lub obszaru, nad którym ma odbyć się lot, a także lotnisk, wertiportów, lotnisk zapasowych, urządzeń i procedur, które mają być wykorzystane, oraz utrzymywać tę wiedzę w następujący sposób:
 - 1) wiedzę o lotniskach lub wertiportach utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danym lotnisku lub wertiporcie w okresie 12 miesięcy kalendarzowych;
 - 2) wiedzę o trasie lub obszarze bądź wiedzę o lotnisku zapasowym utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danej trasie lub danym obszarze lub na danym lotnisku zapasowym w okresie 36 miesięcy kalendarzowych; ponadto wymagane jest szkolenie przypominające w zakresie wiedzy o trasie lub obszarze, jeżeli w okresie 36 miesięcy kalendarzowych nie wykonywano lotów na danej trasie lub obszarze przez 12 miesięcy.
- d) Niezależnie od przepisów lit. c) w przypadku operacji wykonywanych według VFR w dzień samolotami i śmigłowcami w klasie osiągow B i C, szkolenie zapoznawcze dotyczące tras i lotnisk można zastąpić szkoleniem zapoznawczym dotyczącym danego obszaru.”;

(11) w pkt ORO.FC.120 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych bez nadzoru członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenie przejściowe u operatora:
- 1) przy przechodzeniu na statek powietrzny, który wymaga zdobycia nowego uprawnienia na typ lub klasę;
 - 2) za każdym razem, gdy członek załogi lotniczej podejmuje pracę u operatora.”;

(12) w pkt ORO.FC.140 lit. d) otrzymuje brzmienie:

- „d) W przypadku operacji na więcej niż jednym typie lub wariantcie śmigłowca bądź typie lub wariantcie VCA, używanych do prowadzenia wystarczająco podobnych operacji, jeżeli sprawdziany w lotach liniowych odbywają się rotacyjnie pomiędzy typami lub wariantami, każdy sprawdziany w lotach liniowych musi potwierdzić ważność takiego sprawdzianu w odniesieniu do pozostałych typów lub wariantów śmigłowca bądź typów lub wariantów VCA.”;

(13) w pkt ORO.FC.145 lit. c) otrzymuje brzmienie:

- „c) Zarówno w przypadku operacji CAT wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców, jak i operacji IAM wykonywanych przy użyciu VCA programy szkoleń i sprawdzianów, w tym programy nauczania oraz środki służące realizacji programu, takie jak indywidualne szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD) i inne rozwiązania szkoleniowe, muszą być zatwierdzone przez właściwy organ.”;

(14) pkt ORO.FC.146 lit. e) otrzymuje brzmienie:

- „e) Niezależnie od przepisów lit. b) szkolenie na statku powietrznym lub FSTD oraz sprawdzian umiejętności u operatora może przeprowadzić wyznaczony przez operatora odpowiednio wykwalifikowany dowódca, lub pilot dowódca w przypadku operacji IAM, który posiada certyfikat FI/TRI/SFI oraz został wyznaczony przez operatora do dowolnej z następujących operacji:
- 1) operacje CAT wykonywane przez śmigłowce spełniające kryteria określone w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 2;

- 2) operacje CAT wykonywane przez śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia;
 - 3) operacje CAT wykonywane samolotami w klasie osiągow B, które nie spełniają kryteriów określonych w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 1;
 - 4) operacje IAM wykonywane przez VCA, w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia.”;
- (15) w podczęści FC – Załoga lotnicza dodaje się [sekcję 4] w brzmieniu:

„SEKCJA 4

Dodatkowe wymagania dotyczące operacji IAM wykonywanych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA)

ORO.FC.400 Skład załogi lotniczej

Minimalny skład załogi lotniczej w przypadku operacji IAM wykonywanych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA) odpowiada składowi określone w instrukcji operacyjnej, z uwzględnieniem minimalnej liczby określonej w instrukcji użytkownika w locie lub w innych dokumentach związanych ze świadectwem zdatości do lotu (CofA) danego statku powietrznego.

ORO.FC.415 Szkolenie wstępne u operatora w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)

- a) Członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenie wstępne CRM przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych bez nadzoru.
- b) Szkolenie wstępne CRM jest prowadzone przez co najmniej jednego odpowiednio wykwalifikowanego instruktora CRM, który może być wspomagany przez specjalistów z określonych dziedzin szkolenia.

ORO.FC.420 Szkolenie przejściowe u operatora i sprawdziany

- a) Szkolenie CRM jest włączane do szkolenia przejściowego u operatora.
- b) Z chwilą podjęcia szkolenia przejściowego u operatora IAM członek załogi lotniczej nie może być wyznaczany do wykonywania czynności lotniczych na innym typie lub innej klasie statku powietrznego, dopóki szkolenie to nie zostanie ukończone lub przerwane.
- c) Zakres szkolenia wymaganego dla danego członka załogi lotniczej podczas szkolenia przejściowego u operatora IAM ustala się zgodnie ze standardami kwalifikacji i doświadczenia określonymi w instrukcji operacyjnej, z uwzględnieniem wcześniejszych szkoleń i praktyki danego członka załogi lotniczej.
- d) Członek załogi lotniczej musi zaliczyć:
 - 1) sprawdzian umiejętności u operatora IAM oraz szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa przed rozpoczęciem lotów liniowych pod nadzorem (line flying under supervision, LIFUS); oraz
 - 2) sprawdzian w lotach liniowych po ukończeniu LIFUS.
- e) Jeżeli okoliczności operacyjne, takie jak ubieganie się o nowy AOC lub dodanie do floty nowego typu lub klasy statku powietrznego, nie pozwalają operatorowi IAM na spełnienie wymagań określonych w lit. d), operator może opracować specjalne szkolenie przejściowe, prowadzone tymczasowo dla ograniczonej liczby członków załogi lotniczej.

ORO.FC.430 Szkolenia i sprawdziany okresowe

- a) Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenia okresowe i zaliczyć sprawdziany stosownie do typu lub wariantu VCA, na którym wykonuje loty, oraz szkolenie i sprawdziany z zakresu wyposażenia towarzyszącego.
- b) Sprawdzian umiejętności u operatora IAM
 - 1) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdzian umiejętności u operatora IAM w normalnym składzie załogi w celu wykazania swoich kompetencji w zakresie stosowania procedur normalnych, anormalnych i awaryjnych, obejmujących odpowiednie aspekty związane z zadaniami opisanymi w instrukcji operacyjnej.
 - 2) Zastrzeżony.
 - 3) Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora IAM wynosi 6 miesięcy kalendarzowych.

c) Sprawdzian w lotach liniowych

Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdzian w lotach liniowych na VCA. Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

d) Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa

Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenia okresowe i zaliczyć sprawdziany z rozmieszczenia oraz użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie statku powietrznego. Okres ważności sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.

e) Szkolenie CRM

1) Elementy szkolenia CRM są włączane do wszystkich odpowiednich faz szkolenia okresowego.

2) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi specjalne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się ramach szkolenia modułowego rozłożonego w możliwie równych odstępach czasu na przestrzeni 3 lat.

f) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie na ziemi i w locie na FSTD lub VCA, bądź szkolenie łączące FSTD i VCA, co najmniej raz na 12 miesięcy kalendarzowych.

ORO.FC.440 Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariacie statku powietrznego

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

1) minimalne wymagane doświadczenie członków załogi lotniczej;

2) minimalne doświadczenie wymagane w odniesieniu do danego typu lub wariantu statku powietrznego przed rozpoczęciem szkolenia i lotów na innym typie lub wariacie;

3) proces szkolenia i zdobywania kwalifikacji członków załogi lotniczej posiadających kwalifikacje w odniesieniu do jednego typu lub wariantu przy przejściu na inny typ lub wariant statku powietrznego; oraz

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

b) Członkowie załogi lotniczej nie powinni wykonywać lotów na więcej niż trzech typach lub grupach typów statków powietrznych, w tym co najmniej na jednym VCA.”;

(16) punkt ORO.TC.100 otrzymuje brzmienie:

„ORO.TC.100 Zakres

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które powinien spełniać przewoźnik lotniczy wykonujący loty statkami powietrznymi z członkami personelu specjalistycznego w zarobkowym transporcie lotniczym w przypadku operacji śmigłowców ratownictwa medycznego (HEMS), operacji ratownictwa medycznego wykonywanych przy użyciu VCA (VEMS), operacji z wykorzystaniem systemu noktowizyjnego (NVIS) i operacji śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO).”;

(17) w pkt ORO.TC.105 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Członkowie personelu specjalistycznego uczestniczący w operacjach HEMS, VEMS, HHO lub NVIS w zarobkowym transporcie lotniczym mogą być wyznaczani do wykonania czynności, wyłącznie w przypadku gdy:

1) mają ukończone 18 lat;

2) są fizycznie i psychicznie zdolni do bezpiecznej realizacji powierzonych im czynności i obowiązków;

3) ukończyli wszystkie wymagane niniejszą podczęścią szkolenia niezbędne do wykonywania powierzonych im czynności;

4) zaliczyli sprawdziany i potwierdzono ich umiejętności w zakresie wykonywania wszystkich powierzonych im czynności zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej.”;

(18) w pkt ORO.TC.110 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Sprawdziany przeprowadzane po szkoleniu przejściowym u operatora i wszelkich wymaganych lotach zapoznawczych odbywają się przed rozpoczęciem wykonywania czynności w charakterze wymaganego członka personelu specjalistycznego w operacjach HEMS, VEMS, HHO lub NVIS.”;

- (19) pkt ORO.TC.120 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje:
- 1) rozmieszczenie i użycie całego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia ratowniczego znajdujących się na pokładzie;
 - 2) wszystkie procedury normalne i awaryjne;
 - 3) sprzęt pokładowy służący wykonywaniu czynności na statku powietrznym lub na ziemi w celu pomagania pilotowi podczas wykonywania operacji HEMS, VEMS, HHO lub NVIS.”;
- (20) punkt ORO.FTL.100 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FTL.100 Zakres

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które powinien spełniać przewoźnik lotniczy i jego członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby, oraz wymagania dotyczące wypoczynku członków załóg lotniczych wyznaczonych do wykonywania operacji zarobkowego transportu lotniczego (CAT) przy użyciu samolotów.”;

ZAŁĄCZNIK VI

W załączniku V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

(1) punkt SPA.GEN.100 otrzymuje brzmienie:

„SPA.GEN.100 Właściwy organ

a) Organem właściwym do wydawania zatwierdzeń szczególnych jest:

- 1) w przypadku operatora samolotów lub śmigłowców wykonującego operacje zarobkowe – organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora;
- 2) w przypadku operatora samolotów lub śmigłowców wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze – organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba operatora bądź miejsce jego pobytu;
- 3) w przypadku operatora statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA) IAM – organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora lub miejsce jego pobytu.

b) Niezależnie od lit. a) pkt 2 w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze, który eksploatuje samolot lub śmigłowiec zarejestrowany w państwie trzecim, stosowne wymagania wynikające z niniejszego załącznika w odniesieniu do zatwierdzenia wymienionych poniżej operacji nie mają zastosowania, jeżeli takie zatwierdzenie zostało wydane przez państwo trzecie będące państwem rejestracji:

- 1) nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN);
- 2) specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS);
- 3) operacje (RVSM) w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej;
- 4) operacje przy ograniczonej widzialności (LVO).”;

(2) punkt SPA.MNPS.100 otrzymuje brzmienie:

„SPA.MNPS.100 Operacje MNPS

Samoloty i śmigłowce użytkuje się w przestrzeni powietrznej z zachowaniem specyfikacji minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS) wyznaczonych zgodnie z regionalnymi procedurami uzupełniającymi, tam gdzie ustanowiono MNPS, wyłącznie w przypadku gdy dany operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.”;

(3) punkt SPA.RVSM.100 otrzymuje brzmienie:

„SPA.RVSM.100 Operacje RVSM

Samoloty i śmigłowce użytkuje się w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, w której między poziomem lotu (flight level, FL) 290 a FL 410 (włącznie) obowiązuje zredukowane minimum separacji pionowej wynoszące 300 m (1 000 stóp), wyłącznie jeżeli dany operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.”;

(4) punkt SPA.LVO.100 otrzymuje brzmienie:

„SPA.LVO.100 Operacje przy ograniczonej widzialności i operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych

Operator samolotów lub śmigłowców wykonuje następujące operacje, wyłącznie jeżeli zostały one zatwierdzone przez właściwy organ:

- a) start w warunkach widoczności, w których wartość RVR wynosi 400 m;
- b) operacje podejścia według wskazań przyrządów w warunkach ograniczonej widzialności; oraz
- c) operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych, z wyjątkiem operacji EFVS 200, które nie podlegają szczególnemu zatwierdzeniu.”;

(5) punkt 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), załączniku VIII (część SPO) i załączniku IX (część IAM) do niniejszego rozporządzenia, operator przewozi materiały niebezpieczne drogą powietrzną wyłącznie w przypadku gdy uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania takich operacji.”;

- (6) w pkt SPA.EFB.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Operator samolotów lub śmigłowców wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze lub operator IAM stosuje aplikację EFB typu B tylko wtedy, gdy uzyskał od właściwego organu zezwolenie na jej stosowanie.”;
- (7) Dodaje się [podczęść O] w brzmieniu:

„PODCZEŚĆ O

OPERACJE SŁUŻBY RATOWNICTWA MEDYCZNEGO WYKONYWANE PRZY UŻYCIU ZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH ZDOLNYCH DO WYKONYWANIA LOTÓW VTOL (VEMS)

SPA.VEMS.100 Operacje służby ratownictwa medycznego wykonywane przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VEMS)

- a) Operator IAM prowadzi operacje służby ratownictwa medycznego wykonywane przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VEMS), wyłącznie w przypadku gdy uzyskał zezwolenie od właściwego organu na prowadzenie takich operacji.
- b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator IAM musi:
- 1) posiadać AOC zgodnie z załącznikiem III (część ORO);
 - 2) prowadzić operacje zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w załączniku IX (część IAM); oraz
 - 3) wykazać przed właściwym organem zgodność z wymaganiami zawartymi w niniejszej podczęści.
- c) Operator IAM korzysta z odpowiednich wertportów na potrzeby swojej bazy operacyjnej VEMS i placówek szpitalnych, chyba że właściwy organ zatwierdził korzystanie z miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (PIS) w placówce szpitalnej.
- d) Operator IAM może korzystać z odpowiednich miejsc operacji lotniczej do celów misji VEMS lub lotów szkoleniowych VEMS, biorąc pod uwagę:
- 1) wymagania dotyczące osiągnięć statku powietrznego mające zastosowanie do startu i lądowania;
 - 2) cechy miejsca operacji lotniczej, w tym wymiary, przeszkody i stan nawierzchni;
 - 3) bezpieczną separację statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA) od osób na ziemi; oraz
 - 4) wymagania dotyczące prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności, ubezpieczenia, bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

SPA.VEMS.110 Wymagania dotyczące wyposażenia do operacji VEMS

- a) Całe wyposażenie medyczne przeznaczone do zainstalowania w statku powietrznym zdolnym do wykonywania lotów VTOL (VCA), a także wszelkie późniejsze modyfikacje tej instalacji oraz, w stosownych przypadkach, jego użytkowanie podlegają zatwierdzeniu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.
- b) W przypadku lotów VFR wykonywanych w dzień na trasach lub obszarach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, VCA musi być wyposażony w narzędzia wskazujące położenie własne statku i przeszkody na wyświetlaczu ruchomej mapy. Bazy danych mapy i przeszkód muszą być aktualne.
- c) W przypadku lotów VFR w dzień VCA musi być wyposażony w urządzenia mierzące i wyświetlające pilotowi położenie przestrzenne i kurs stabilny lub w inne równoważne narzędzia przeciwdziałające dezorientacji pilota w przypadku ograniczonej orientacji wzrokowej.
- d) Każdy VCA wykorzystywany w misjach VEMS musi być wyposażony w narzędzia posiadające możliwości w zakresie ADS-B „out”.
- e) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami lit. f) są certyfikowane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu.
- f) Operator IAM zapewni udokumentowanie wszystkich istotnych informacji w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL).

SPA.VEMS.115 Łączność

Oprócz wymagań dotyczących przyrządów i wyposażenia mających zastosowanie do VCA w konfiguracji załogowej VCA wykonujące loty VEMS muszą być wyposażone w urządzenia łączności umożliwiające utrzymywanie dwustronnej łączności z organizacją, dla której wykonywany jest lot VEMS oraz, jeżeli to możliwe, łączność z personelem naziemnej służby ratunkowej na miejscu operacji.

SPA.VEMS.120 Minima widzialności i odległości od chmur

Minima w zakresie dopuszczenia do lotu i fazy lotu VEMS to minima ustalone zgodnie z pkt SERA.5001. Jeżeli podczas fazy przelotu warunki pogodowe ulegną pogorszeniu poniżej obowiązujących minimów:

- a) VCA certyfikowany do odbywania lotów wyłącznie zgodnie z VFR w dzień musi w najkrótszym możliwym czasie wylądować lub wrócić do bazy VEMS.
- b) Zarezerwowany.

SPA.VEMS.125 Wymagania dotyczące osiągnięć w operacjach VEMS

VCA wykorzystywane w operacjach VEMS eksploatuje się zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi osiągnięć określonymi w pkt UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Wymagania dotyczące załogi

- a) *Dobór*. Operator IAM ustanawia kryteria doboru członków załóg lotniczych do operacji VEMS, biorąc pod uwagę ich wcześniejsze doświadczenie.
- b) *Szkolenie operacyjne*. Członkowie załogi muszą mieć ukończone z wynikiem pozytywnym szkolenia operacyjne zgodnie z procedurami VEMS zawartymi w instrukcji operacyjnej.
- c) Zarezerwowany.
- d) *Skład załogi*
 - 1) *Loty w dzień*. Minimalny skład załogi przy dopuszczeniu do lotu VEMS w dzień VFR to dwóch pilotów lub jeden pilot i jeden członek personelu specjalistycznego VEMS.

Po lądowaniu w miejscu operacji VEMS kolejne loty mogą być wykonywane przez jednego pilota:

- (i) jeżeli potrzebne są dodatkowe środki medyczne, uzupełnienie paliwa/naładowanie baterii lub zmiana położenia, gdy członek personelu specjalistycznego VEMS udziela pomocy medycznej na ziemi; lub
 - (ii) jeżeli członek personelu specjalistycznego VEMS udziela pomocy medycznej przewożonemu pacjentowi podczas lotu lub podczas transportu innym pojazdem.
- 2) Zarezerwowany.
 - 3) Operator IAM zapewnia utrzymanie ciągłości koncepcji załogi przez cały czas trwania misji VEMS.
- e) *Szkolenia i sprawdziany załogi lotniczej i personelu specjalistycznego*
 - 1) Szkolenia i sprawdziany przeprowadzane są przez odpowiednio wykwalifikowany personel zgodnie z zakresem uwzględnionym w instrukcji operacyjnej i zatwierdzonym przez właściwy organ.
 - 2) Członkowie załogi
 - (i) Wszystkie istotne elementy programu szkolenia załogi mają na celu pogłębienie wiedzy o wyposażeniu i środowisku pracy w odniesieniu do operacji VEMS, poprawę koordynacji działań załogi, a także zawierają elementy mające minimalizować ryzyko towarzyszące przelotom w warunkach ograniczonej widzialności, doborowi miejsc operacji VEMS oraz profilom podejścia i odlotu.
 - (ii) Środki, o których mowa w ppkt (i), są oceniane w ramach obu poniższych działań:
 - A) sprawdzianów umiejętności przeprowadzanych w dzień w warunkach VMC;
 - B) sprawdzianów w lotach liniowych.
 - (iii) Komponenty VEMS sprawdzianów umiejętności oraz sprawdzianów w lotach liniowych, o których mowa w ppkt (ii), są ważne odpowiednio przez 6 i 12 miesięcy kalendarzowych.

SPA.VEMS.135 Instrukcje dla opiekuna medycznego i pozostałego personelu

- a) *Opiekunowie medyczni*. Przed lotem VEMS lub serią lotów VEMS opiekunom medycznym przekazuje się instrukcje służące upewnieniu się, że są oni zaznajomieni z wyposażeniem i środowiskiem pracy VEMS, potrafią obsługiwać pokładowe wyposażenie awaryjne oraz mogą uczestniczyć w normalnych i awaryjnych procedurach wchodzenia na pokład i opuszczania pokładu.

- b) *Personel naziemnej służby ratunkowej.* W przypadku zatrudnienia personelu naziemnej służby ratunkowej operator IAM przedsięwzię wszelkie środki służące upewnieniu się, że taki personel jest zaznajomiony z wyposażeniem i środowiskiem pracy VEMS oraz z ryzykiem towarzyszącym pracy na ziemi w miejscu operacji VEMS.
- c) *Przewożeni pacjenci.* Niezależnie od pkt UAM.OP.MVCA.170 załącznika IX (część IAM) instrukcje przekazuje się wyłącznie w przypadku, gdy pozwala na to stan medyczny przewożonego pacjenta.

SPA.VEMS.140 Informacje, procedury i dokumentacja

- a) Operator IAM ocenia, łagodzi i minimalizuje ryzyko związane ze środowiskiem VEMS w ramach procesu analizy ryzyka i zarządzania ryzykiem. Operator IAM opisuje w swojej instrukcji operacyjnej środki łagodzące, w tym procedury operacyjne.
- b) Operator IAM zapewnia, by pilot dowódca (PIC) ocenił szczególne ryzyko związane z konkretnym lotem VEMS.
- c) Odpowiednie wyciągi z instrukcji operacyjnej są dostępne dla organizacji, dla której wykonywana jest operacja VEMS.

SPA.VEMS.145 Urządzenia w bazie operacyjnej VEMS

- a) Jeżeli członkowie załogi są zobowiązani do pozostawania w gotowości z czasem reakcji krótszym niż 45 minut, w pobliżu bazy operacyjnej VEMS zapewnia się odpowiednie zakwaterowanie.
- b) W każdej bazie operacyjnej VEMS zapewnia się załodze lotniczej dostęp do urządzeń umożliwiających otrzymywanie informacji o aktualnych i prognozowanych warunkach pogodowych, a także odpowiednią łączność z odpowiednimi jednostkami służb ruchu lotniczego (ATS). Odpowiednie urządzenia są udostępniane na potrzeby planowania wszystkich powiązanych zadań.

SPA.VEMS.150 Uzupelnianie paliwa/spuszczanie paliwa/ladowanie baterii/wymiana baterii podczas wchodzenia pasażerów na pokład, ich pozostawania na pokładzie lub wysiadania

Procedury uzupełniania paliwa/spuszczania paliwa/ladowania baterii lub wymiany baterii przy włączonych albo wyłączonych jednostkach podnoszenia i ciągu przeprowadza się wyłącznie, stosownie do przypadku, zgodnie z pkt UAM.OP.MVCA.200 lub pkt UAM.OP.MVCA.205.

SPA.VEMS.155 System śledzenia pozycji statku powietrznego

Operator IAM ustanawia i utrzymuje monitorowany system śledzenia pozycji statku powietrznego na potrzeby operacji VEMS przez cały czas trwania lotu VEMS.”.

ZAŁĄCZNIK VII

Do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodaje się załącznik IX w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IX

OPERACJE W ZAKRESIE INNOWACYJNEJ MOBILNOŚCI POWIETRZNEJ**(CZĘŚĆ IAM)**

PODCZEŚĆ A

WYMOGI OGÓLNE**IAM.GEN.050 Zakres**

Niniejszy załącznik ma zastosowanie do operacji IAM wykonywanych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA) zgodnie z VFR w dzień.

IAM.GEN.055 Właściwy organ

Właściwym organem operatora IAM jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora lub jego miejsce pobytu, lub Agencja zgodnie z art. 65 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

SEKCJA 1

Statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL (VCA)**IAM.GEN.VCA.050 Zakres**

Sekcja ta zawiera ogólne wymagania dotyczące użytkowania VCA.

IAM.GEN.VCA.100 Obowiązki członka załogi

- a) Piloci i inni członkowie załogi odpowiadają za właściwe wykonywanie powierzonych im czynności, które są:
 - 1) związane z bezpieczeństwem VCA oraz osób znajdujących się na jego pokładzie oraz
 - 2) wyszczególnione w instrukcji operacyjnej operatora VCA.
- b) Piloci i inni członkowie załogi spełniają wszystkie poniższe warunki:
 - 1) zgłaszają pilotowi dowódcy każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które mogą w ich ocenie mieć wpływ na zdatność VCA do lotu lub bezpieczeństwo jego eksploatacji, w tym na systemy awaryjne, o ile nie zostały one wcześniej zgłoszone;
 - 2) zgłaszają PIC każdy incydent, który stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu VCA, o ile nie został on wcześniej zgłoszony;
 - 3) postępują zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w ustanowionych przez operatora programy raportowania zdarzeń;
 - 4) przestrzegają obowiązujących ich wymagań dotyczących czasu lotu, czasu służby i odpoczynku;
 - 5) nie unieruchamiają ani nie wyłączają rejestratorów podczas lotu, ani nie usuwają celowo ich zapisów.
- c) Piloci i inni członkowie załogi nie wykonują czynności związanych z użytkowaniem VCA, jeżeli znajdują się w którejkolwiek z następujących sytuacji:
 - 1) pod wpływem substancji psychoaktywnych bądź będąc niezdolnymi do służby z powodu urazu, przemęczenia, zażywania leków, choroby lub z innego podobnego powodu;
 - 2) nie spełniają stosownych wymagań medycznych;
 - 3) w razie jakichkolwiek wątpliwości co do zdolności wypełnienia czynności powierzonych im do wykonania;
 - 4) wiedzą lub podejrzewają, że są przemęczeni, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.5 załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, bądź czują się niedysponowani w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.

IAM.GEN.VCA.105 Obowiązki pilota dowódcy (PIC)

- a) Oprócz spełnienia wymagań określonych w pkt IAM.GEN.VCA.100 bezzwłocznie po przejęciu funkcji dowodzenia na przydzielonym stanowisku i do czasu przekazania funkcji dowodzenia lub opuszczenia przydzielonego stanowiska po zakończeniu lotu, PIC spełnia wszystkie poniższe warunki:
- 1) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie VCA;
 - 2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo VCA, gdy włączone są jednostki podnoszenia i ciągu;
 - 3) odpowiada za rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę trasy lotu w interesie zapewnienia bezpieczeństwa tego lotu;
 - 4) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa VCA oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie;
 - 5) zapewnia zapoznanie wszystkich pasażerów z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia, stosownie do przypadku, stosownego wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego;
 - 6) zapewnia zapoznanie wszystkich pasażerów z tym, kiedy i w jaki sposób należy komunikować się z członkiem lub członkami załogi lotniczej podczas lotu;
 - 7) zapewnia wykonanie wszystkich procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych zgodnie z instrukcją operacyjną operatora VCA;
 - 8) nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas krytycznych faz lotu żadnych czynności innych niż czynności wymagane dla bezpiecznej eksploatacji VCA;
 - 9) zapewnia, aby rejestratory nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu oraz aby ich zapisy nie zostały celowo usunięte;
 - 10) podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu VCA z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi stosownie do wykazu odchyień w konfiguracji (configuration deviation list, CDL) lub wykazu wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL) VCA oraz dziennika technicznego VCA;
 - 11) zapewnia wykonanie przeglądu przedlotowego zgodnie z obowiązującymi wymaganiami dotyczącymi ciągłej zdatości do lotu;
 - 12) upewnia się, czy całe istotne pokładowe wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania;
 - 13) po zakończeniu lotu odnotowuje, zgodnie z wymaganiami dotyczącymi systemu dokumentacji ciągłej zdatości do lotu, dane związane z użytkowaniem oraz wszelkie znane lub podejrzewane usterki VCA, aby zapewnić ciągłe bezpieczeństwo lotu.
- b) W sytuacji awaryjnej wymagającej natychmiastowej decyzji i działania PIC podejmuje wszelkie działania, które w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach PIC może w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
- c) PIC w najkrótszym możliwym czasie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki podczas lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych operacji VCA.

IAM.GEN.VCA.110 Zakres upoważnienia pilota dowódcy

Operator IAM przedsięwzię wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić wykonywanie wszelkich zgodnych z prawem poleceń PIC wydanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa VCA oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie przez wszystkie przewożone VCA osoby.

IAM.GEN.VCA.120 Wspólny język

Operator IAM dopilnowuje, by wszyscy członkowie załogi mogli porozumiewać się we wspólnym języku.

IAM.GEN.VCA.130 Włączanie jednostka podnoszenia i ciągu

Jednostki podnoszenia i ciągu VCA mogą być włączane w celu wykonania lotu, tylko w przypadku gdy za sterami VCA zasiada wykwalifikowany pilot.

CAT.GEN.MPA.140 Przenośne urządzenia elektroniczne (PED)

Operator IAM nie zezwala na używanie na pokładzie statku powietrznego PED mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia danego VCA i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie takich urządzeń.

IAM.GEN.VCA.141 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)

- a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator IAM zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów VCA ani jego wyposażenia, ani też na możliwości eksploatacji VCA przez członków załogi lotniczej.
- b) Operator IAM stosuje aplikację EFB typu B, tylko jeśli została ona zatwierdzona zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść M.

IAM.GEN.VCA.145 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym VCA

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

IAM.GEN.VCA.155 Przewóz broni i amunicji wojskowej

Operator IAM nie może przyjmować do przewozu drogą lotniczą na pokładzie VCA broni lub amunicji wojskowej.

IAM.GEN.VCA.160 Przewóz broni i amunicji sportowej

- a) Operator IAM nie może przyjmować do przewozu drogą lotniczą na pokładzie VCA broni lub amunicji sportowej, chyba że:
 - 1) można umieścić ją na pokładzie VCA w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz
 - 2) cała amunicja jest niezaladowana do broni sportowej i jest przewożona oddzielnie od broni sportowej.

IAM.GEN.VCA.165 Sposób przewozu osób

Operator IAM podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by podczas lotu żadna osoba nie znajdowała się w jakiegokolwiek części VCA nieprzeznaczonej lub niewyznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dana osoba podejmuje działania konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa VCA lub znajdujących się na pokładzie VCA osób, zwierząt lub rzeczy.

IAM.GEN.VCA.170 Substancje psychoaktywne

- a) Operator IAM podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by na pokład VCA nie weszła ani nie przebywała na nim żadna osoba będąca pod wpływem substancji psychoaktywnych w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa VCA bądź osób znajdujących się na jego pokładzie.
- b) W celu zapewnienia bezpieczeństwa VCA i osób znajdujących się na jego pokładzie operator IAM opracowuje i wdraża obiektywną przejrzystą i niedyskryminacyjną politykę i procedurę do celów zapobiegania nadużywaniu substancji psychoaktywnych przez pilotów i inny personel, od którego zależy bezpieczeństwo, będących pod bezpośrednią kontrolą operatora IAM, i wykrywania go.
- c) Jeżeli wynik badania pilotów lub innego personelu, od którego zależy bezpieczeństwo, na obecność substancji psychoaktywnych okaże się dodatni, operator IAM powiadamia swój właściwy organ oraz organ odpowiedzialny za przedmiotowych pilotów i personel.

IAM.GEN.VCA.175 Zagrożenia dla bezpieczeństwa

- a) Operator IAM przedsięwzię wszelkie uzasadnione środki zapewniające, aby żadna osoba w wyniku zaniedbania, rozmyślnego lub lekkomyślnego działania lub zaniechania działania:
 - 1) nie narażała na niebezpieczeństwo VCA ani znajdujących się na jego pokładzie osób; lub
 - 2) nie powodowała narażenia ani nie przyzwalała na narażenie osób ani mienia na niebezpieczeństwo ze strony VCA.
- b) Operator IAM zapewnia, że przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych piloci przeszli testy psychologiczne w celu:
 - 1) określenia cech psychicznych i predyspozycji pilotów w odniesieniu do środowiska pracy; oraz
 - 2) zmniejszenia prawdopodobieństwa negatywnego wpływu na bezpieczną eksploatację VCA.

IAM.GEN.VCA.176 Program wsparcia pilotów

- a) Operator IAM umożliwia, ułatwia i zapewnia dostęp do proaktywnego i pozbawionego sankcji programu wsparcia, który wspomoże i wesprze pilotów w zakresie rozpoznania, radzenia sobie z i przewyciężenia wszelkich problemów, które mogą mieć negatywny wpływ na ich zdolność do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji.
- b) Bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów unijnych dotyczących ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnego przepływu takich danych, ochrona poufności danych osobowych stanowi warunek wstępny skutecznego programu wsparcia pilotów.

IAM.GEN.VCA.185 Informacje zachowywane na ziemi

- a) Operator IAM dopilnowuje, by przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów informacje mające znaczenie dla danego lotu lub serii lotów i właściwe dla rodzaju operacji:
 - 1) były zachowywane na ziemi; oraz
 - 2) były zachowane do czasu ich skopiowania w miejscu, w którym będą przechowywane; albo, jeśli jest to niewykonalne,
 - 3) były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie VCA.
- b) Informacje, o których mowa w lit. a), obejmują wszystkie poniższe elementy:
 - 1) kopię operacyjnego planu lotu;
 - 2) kopie odpowiedniej(-ch) części dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;
 - 3) dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli operator IAM wprowadził do niej zmiany;
 - 4) dokumentację dotyczącą masy i wyważenia;
 - 5) powiadomienie o ładunkach specjalnych.

IAM.GEN.VCA.190 Udostępnianie dokumentacji i zapisów

Na żądanie osoby upoważnionej przez organ osoba dowodząca udostępnia tej osobie w rozsądnym terminie od tego żądania wymagane dokumenty przechowywane na pokładzie, w formie papierowej lub cyfrowej.

IAM.GEN.VCA.195 Przechowywanie, udostępnianie, ochrona i wykorzystanie zapisów rejestratorów

- a) W razie wypadku, poważnego incydentu lub zdarzenia zidentyfikowanego przez organ prowadzący dochodzenie, operator IAM przechowuje oryginalne zapisy rejestratorów lotu, przewożone w VCA zgodnie z podczęścią D niniejszego załącznika, przez 60 dni lub do czasu wydania przez organ prowadzący dochodzenie innego polecenia.
- b) Operator IAM przeprowadza kontrole operacyjne i oceny zapisów, aby zapewnić ciągłą sprawność rejestratora lotu.
- c) Operator IAM dopilnowuje, aby zachowywano zapisy parametrów lotu, które należy zapisywać w rejestratorach lotu. Na potrzeby prób i obsługi rejestratora dopuszcza się jednak skasowanie podczas prób maksymalnie 1 godziny najstarszego zapisu.
- d) Operator IAM 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 IAM udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora lotu.

- f) Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 996/2010 (*) i rozporządzenia (UE) 2016/679 (**):
- 1) Z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora, zapisów dźwięku 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 piloci i członkowie personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy dźwięku wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa;
 - 2) podczas czynności sprawdzania zapisów dźwięku z rejestratora, służących zapewnieniu sprawności rejestratora, operator IAM chroni prywatność tych zapisów dźwięku i upewnia się, że nie są one ujawniane ani wykorzystywane do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora;
 - 3) parametrów lotu zapisanych przez rejestrator 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 IAM wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdolności do lotu lub obsługą techniczną;
 - (ii) zostały zanonimizowane;
 - (iii) są ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur;
 - 4) z wyjątkiem czynności służących zapewnieniu sprawności rejestratora, zapisów obrazu z kabiny załogi lotniczej 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 piloci i członkowie personelu obsługi technicznej uprzednio wyrazili na to zgodę;
 - (iii) te zapisy obrazu wykorzystuje się wyłącznie do utrzymania lub poprawy bezpieczeństwa;
 - 5) kiedy obrazy z kabiny załogi lotniczej zapisane przez rejestrator są sprawdzane w celu zapewnienia sprawności rejestratora, wówczas:
 - (i) tych zapisów obrazu nie ujawnia się ani nie wykorzystuje do celów innych niż zapewnienie sprawności rejestratora;
 - (ii) jeżeli na nagraniu obrazu mogą być widoczne elementy ciała pilotów lub pasażerów, operator musi zapewnić ochronę prywatności takiego nagrania.

IAM.GEN.VCA.200 Transport materiałów niebezpiecznych na podstawie szczególnego zezwolenia

- a) Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się co najmniej zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej i mającymi zastosowanie instrukcjami technicznymi.
- b) Operator IAM jest zatwierdzany do przewozu lotniczego materiałów niebezpiecznych jako ładunku zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G.
- c) Operator IAM ustanawia procedury zapewniające przedsięwzięcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia niemyślnemu wniesieniu niezgłoszonych lub nieprawidłowo zgłoszonych materiałów niebezpiecznych na pokład.
- d) Operator IAM zapewnia, aby cały personel, w tym personel zewnętrzny, zajmujący się przyjmowaniem, obsługą, załadunkiem i rozładunkiem ładunku był informowany o zatwierdzeniu operacyjnym i ograniczeniach operatora w odniesieniu do transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych oraz by otrzymywał niezbędne informacje umożliwiające mu wykonywanie obowiązków zgodnie z wymogami zawartymi w instrukcjach technicznych.
- e) Operator IAM zapewnia, zgodnie z instrukcjami technicznymi, aby pasażerowie otrzymali informacje o przewozie materiałów niebezpiecznych na pokładzie.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).

(**) 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).

- f) W zakresie zgodnym z instrukcjami technicznymi operator IAM niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia:
 - 1) wszelkie wypadki lub incydenty z udziałem materiałów niebezpiecznych;
 - 2) wykrycie niezgłoszonego lub nieprawidłowo zgłoszonego ładunku lub poczty zawierającej materiały niebezpieczne; lub
 - 3) znalezienie materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez pasażerów lub członków załogi, bądź w ich bagażu, jeżeli jest to niezgodne z przepisami części 8 instrukcji technicznych.
- g) Operator IAM zapewnia, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiami określonymi w instrukcjach technicznych.

IAM.GEN.VCA.205 Transport materiałów niebezpiecznych bez szczególnego zezwolenia

- a) Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się co najmniej zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej i mającymi zastosowanie instrukcjami technicznymi.
- b) Materiały niebezpieczne są przewożone przez operatorów na pokładzie VCA bez szczególnego zatwierdzenia wymaganego zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G, jeżeli:
 - 1) nie podlegają przepisom instrukcji technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji; lub
 - 2) są przewożone przez pasażerów lub załogę, bądź znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 instrukcji technicznych.
- c) Operatorzy IAM niezatwierdzeni zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G ustanawiają program szkolenia w zakresie materiałów niebezpiecznych, który spełnia wymogi z załącznika 18 do konwencji chicagowskiej oraz mających zastosowanie instrukcji technicznych.
- d) Operator IAM zapewnia, aby pasażerowie otrzymali informacje o przewozie materiałów niebezpiecznych zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.
- e) Operator IAM ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków, aby zapobiec nieumyślnemu wniesieniu niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych na pokład.
- f) W zakresie zgodnym z instrukcjami technicznymi operator IAM niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia:
 - 1) wszelkie wypadki lub incydenty z udziałem materiałów niebezpiecznych;
 - 2) wykrycie niezgłoszonego ładunku lub poczty zawierającej materiały niebezpieczne; lub
 - 3) znalezienie materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez pasażerów lub członków załogi, bądź w ich bagażu, jeżeli jest to niezgodne z przepisami części 8 instrukcji technicznych.

SEKCJA 2

Załogowe statki powietrzne zdolne do wykonywania lotów VTOL (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050 Zakres

W niniejszej sekcji ustanawia się dodatkowe wymagania dotyczące operacji IAM wykonywanych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135 Wstęp do kabiny załogi lotniczej

- a) Operator IAM zapewnia, aby nikt poza pilotem wyznaczonym na dany lot nie miał wstępu ani nie był przewożony w kabinie załogi lotniczej, chyba że osoba ta jest:
 - 1) członkiem załogi pełniącym obowiązki w czasie lotu;
 - 2) przedstawicielem właściwego organu lub organu odpowiedzialnego za inspekcje, jeżeli jest to konieczne do wykonania jego urzędowych czynności; lub
 - 3) dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z instrukcją operacyjną operatora.
- b) Pilot dowódca dopilnowuje, by:
 - 1) udzielenie zezwolenia na wstęp do kabiny załogi lotniczej nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia w wykonywaniu lotu; oraz
 - 2) wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi lotniczej były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.
- c) Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi lotniczej na pokładzie VCA podejmuje pilot dowódca.

IAM.GEN.MVCA.180 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie podczas każdego lotu

- a) Następujące dokumenty, instrukcje i informacje, w formie papierowej lub cyfrowej są przewożone podczas każdego lotu VCA i są łatwo dostępne do celów kontroli:
- 1) instrukcja użytkownika w locie statku powietrznego (aircraft flight manual, AFM) lub równoważny dokument/równoważne dokumenty;
 - 2) oryginał świadectwa rejestracji statku powietrznego;
 - 3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);
 - 4) świadectwo zdatności w zakresie hałasu, wraz z przekładem na język angielski, jeżeli został dostarczony przez organ odpowiedzialny za wydanie tego świadectwa;
 - 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;
 - 7) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;
 - 8) polisa(-y) ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
 - 9) dziennik podróży statku powietrznego lub równoważny dokument;
 - 10) w stosownych przypadkach, dokumentacja ciągłej zdatności do lotu;
 - 11) w stosownych przypadkach, szczegółowy złożonego do ATS planu lotu;
 - 12) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
 - 13) procedury i informacje o sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne;
 - 14) informacje o służbach poszukiwawczo-ratowniczych operujących na obszarze planowanego lotu. Informacje te muszą być łatwo dostępne na pokładzie statku powietrznego;
 - 15) aktualne części instrukcji operacyjnej dotyczące czynności wykonywanych przez pilotów; części te muszą być łatwo dostępne dla tych pilotów;
 - 16) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL);
 - 17) odpowiednie wiadomości NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;
 - 18) właściwe informacje meteorologiczne;
 - 19) manifest cargo lub pasażerski;
 - 20) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia;
 - 21) w razie potrzeby operacyjny plan lotu;
 - 22) w stosownych przypadkach, powiadomienie o pasażerach kategorii specjalnych (special category passengers, SCP); oraz
 - 23) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.
- b) Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone podczas każdego lotu są dostępne dla upoważnionych osób, nadające się do wykorzystania i wiarygodne.
- c) Nie naruszając przepisów lit. a), w przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. a) pkt 2–8, dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można dostarczyć dokumenty zastępcze.

IAM.GEN.MVCA.181 Dokumenty i informacje, których nie można przewozić na pokładzie

- a) Niezależnie od pkt IAM.GEN.MVCA.180, w przypadku operacji IAM wykonywanych zgodnie z VFR w dzień, obejmujących start i lądowanie w tym samym wertiporcie w ciągu 24 godzin lub pozostanie w strefie lokalnej określonej w instrukcji operacyjnej, następujące dokumenty i informacje można przechowywać w wertiporcie, zamiast przewozić je na pokładzie podczas każdego lotu:
- 1) świadectwo zdatności w zakresie hałasu;
 - 2) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;
 - 3) dziennik podróży lub dokument równoważny;

- 4) dokumentacja ciągłej zdatości do lotu;
- 5) depesze NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;
- 6) informacje meteorologiczne;
- 7) w stosownych przypadkach, powiadomienie o pasażerach kategorii specjalnych (special category passengers, SCP); oraz
- 8) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia.

PODCZEŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE

SEKCJA 1

Statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL (VCA)

UAM.OP.VCA.050 Zakres

W niniejszej sekcji ustanawia się wymagania dotyczące operacji IAM wykonywanych przy użyciu statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA).

UAM.OP.VCA.101 Sprawdzanie i nastawienie wysokościomierza

- a) Operator IAM ustanawia procedury sprawdzania wysokościomierza przed każdym odlotem.
- b) Operator IAM ustanawia procedury nastawiania wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające procedury ustanowione przez państwo wertyportu lub, w stosownych przypadkach, państwo przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot.

UAM.OP.VCA.125 Kołowanie i ruch naziemny

- a) Operator IAM ustanawia standardowe i awaryjne procedury kołowania VCA (w powietrzu i na ziemi) oraz przemieszczania się VCA na ziemi w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji VCA na wertyporcie, lotnisku zapasowym lub miejscu operacji VEMS. W szczególności operator IAM bierze pod uwagę ryzyko kolizji między kołującym VCA lub przemieszczanym VCA a innym statkiem powietrznym lub innymi przedmiotami, a także ryzyko doznania urazów przez personel naziemny. Procedury operatora IAM są koordynowane z operatorem wertyportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji lotniczej, stosownie do przypadku.
- b) Za kołowanie VCA w obszarze ruchu naziemnego wertyportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji VEMS odpowiada:
 - 1) odpowiednio wykwalifikowany pilot za sterami VCA; lub
 - 2) w przypadku kołowania naziemnego bez pasażerów w celu innym niż start osoba znajdująca się za sterami VCA, wyznaczona przez operatora IAM, po odbyciu odpowiednich szkoleń i otrzymaniu odpowiednich instrukcji.
- c) Operator IAM dopilnowuje, aby ruch naziemny VCA w polu ruchu naziemnego wertyportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji VEMS był prowadzony lub nadzorowany przez personel, który przeszedł odpowiednie szkolenie i otrzymał odpowiednie instrukcje.

UAM.OP.VCA.130 Procedury przeciwhałasowe

- a) Podczas opracowywania procedur operacyjnych operator IAM zapewnia uwzględnienie potrzeby minimalizacji poziomu hałasu oraz wszelkich opublikowanych procedur przeciwhałasowych.
- b) Procedury operatora IAM:
 - 1) zapewniają pierwszeństwo bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu; oraz
 - 2) są proste i bezpieczne we wdrażaniu w związku z brakiem zwiększenia obciążenia załogi lotniczej pracą podczas krytycznych faz lotu.

UAM.OP.VCA.135 Trasy i obszary operacji

- a) Operator IAM zapewnia, aby operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których:
 - 1) istnieją urządzenia satelitarne, instalacje naziemne i służby naziemne, oraz służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji;

- 2) dostępne są odpowiednie wertiporty, lotniska zapasowe lub miejsca operacji VEMS, które pozwalają na wykonanie lądowania w przypadku krytycznej awarii osiągow VCA;
 - 3) osiągi danego VCA są wystarczające do spełnienia wymagań dotyczących minimalnej wysokości bezwzględnej lotu;
 - 4) wyposażenie VCA spełnia minimalne wymagania dla planowanej operacji; oraz
 - 5) są dostępne odpowiednie mapy i plany.
- b) Operator IAM zapewnia, aby operacje były prowadzone zgodnie z wszelkimi ograniczeniami określonymi przez właściwy organ, dotyczącymi tras lub obszarów operacji.

UAM.OP.VCA.145 Określanie minimalnych wysokości bezwzględnych lotu

- a) Dla wszystkich planowanych odcinków tras operator IAM określa:
- 1) minimalne wysokości bezwzględne lotu zapewniające wymagany prześwit pionowy nad terenem i przeszkodami, z uwzględnieniem odpowiednich wymagań zawartych w podczęści C niniejszego załącznika oraz minimów ustanowionych przez państwo, w którym prowadzona jest operacja; oraz
 - 2) metodę wyznaczania wysokości bezwzględnych, o których mowa w ust. 1, przez pilota.
- b) Metoda określania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu musi zostać zatwierdzona przez właściwy organ.
- c) Jeżeli minimalne wysokości bezwzględne lotu określone przez operatora IAM i przez państwo, w którym odbywa się operacja, różnią się, stosuje się wyższe z tych wartości.

UAM.OP.VCA.190 Program paliwowy/energetyczny – zasady ogólne

- a) Operator IAM ustanawia, wdraża i utrzymuje program paliwowy/energetyczny, który obejmuje polityki i procedury:
- 1) planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu;
 - 2) wyboru wertiportów, lotnisk zapasowych lub miejsc operacji VEMS; oraz
 - 3) zarządzanie paliwem/energią w locie.
- b) Program paliwowy/energetyczny:
- 1) jest odpowiedni dla planowanej operacji; oraz
 - 2) odpowiada zdolności operatora IAM w zakresie wsparcia jego wdrożenia.
- c) Program paliwowy/energetyczny powinien być zawarty w instrukcji operacyjnej.
- d) Program paliwowy/energetyczny i wszelkie jego zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

UAM.OP.VCA.191 Program paliwowy/energetyczny – planowanie zapotrzebowania na paliwo/energię i zmiany planu podczas lotu

Operator IAM zapewnia, by:

- a) na pokładzie VCA znajdowała się wystarczająca ilość zużywalnego paliwa/energii i zapasów wymagana do bezpiecznego wykonania planowanego lotu oraz na wypadek zmian planowanej operacji;
- b) planowana zużywalna ilość paliwa/energii dla planowanego lotu opierała się na wszystkich następujących elementach:
- 1) danych dotyczących zużycia paliwa/energii podanych w instrukcji AFM lub aktualnych danych właściwych dla danego statku powietrznego uzyskanych z układu monitorowania zużycia paliwa/energii;
 - 2) warunkach, w jakich będzie wykonywany lot, uwzględniając między innymi:
 - (i) osiągi wymagane na potrzeby zamierzonego lotu do miejsca docelowego, w tym wertiporty, lotniska zapasowe lub miejsca operacji lotniczych, wybrane wzdłuż trasy;
 - (ii) przewidywane masy statku powietrznego;
 - (iii) depesze NOTAM;
 - (iv) przewidywane warunki meteorologiczne;

- (v) skutki odroczonej obsługi technicznej zgodnie z MEL operatora IAM lub odchylenia od konfiguracji zgodnie z CDL operatora IAM;
 - (vi) przewidywane trasy odlotu i przylotu oraz oczekiwane opóźnienia.
- 3) efektywności i pojemności urządzeń do magazynowania energii w planowanych warunkach eksploatacji z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, degradacji tych urządzeń do magazynowania energii;
- c) obliczona przed lotem ilość paliwa zużywalnego/energii zużywalnej i zapasów na lot obejmowała:
- 1) paliwo/energię na kołowanie, w ilości nie mniejszej niż przewidywana do zużycia przed startem;
 - 2) paliwo/energię na przelot w ilości potrzebnej na wykonanie przez statek powietrzny lotu od startu lub od momentu zmiany planu lotu podczas lotu do lądowania w docelowym wertiporcie, na lotnisku zapasowym lub w miejscu operacji lotniczej, z uwzględnieniem warunków eksploatacji, o których mowa w lit. b) ppkt 2;
 - 3) paliwo/energię na nieprzewidziane okoliczności, co oznacza ilość paliwa/energii na okoliczność wystąpienia nieprzewidywanych czynników, które mogą mieć wpływ na zużycie paliwa/energii w drodze do docelowego wertiportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji lotniczej;
 - 4) ostateczną rezerwę paliwa/energii, która zostanie określona na podstawie wszystkich poniższych elementów:
 - (i) reprezentatywnego czasu przewidzianego w instrukcji AFM na wykonanie odejścia na drugi krąg od punktu decyzji przy lądowaniu (Landing Decision Point, LDP) i powrót do tego LDP, z uwzględnieniem certyfikowanych minimalnych osiągnięć (certified minimum performance, CMP) VCA;
 - (ii) zachowawczych warunków otoczenia z punktu widzenia zużycia paliwa/energii;
 - (iii) odpowiedniej konfiguracji/prędkości, aby wykonać procedury odejścia na drugi krąg i podejścia;
 - (iv) zachowawczego zużycia paliwa/energii;
 - 5) dodatkową ilość paliwa/energii, którą jest ilość paliwa/energii umożliwiającą bezpieczne lądowanie VCA w wertiporcie, na lotnisku zapasowym lub w miejscu operacji lotniczej, wybranych na trasie z uwzględnieniem CMP VCA w dowolnym punkcie trasy; ta dodatkowa ilość paliwa/energii jest wymagana tylko wtedy, gdy ilość paliwa/energii obliczona zgodnie z lit. c) ppkt 2) i 3) nie wystarczy w przypadku takiego zdarzenia;
 - 6) dodatkową ilość paliwa/energii w celu uwzględnienia przewidywanych opóźnień lub szczególnych ograniczeń operacyjnych; oraz
 - 7) uznaniowe ilości paliwa/energii na żądanie pilota dowódcy;
- d) jeżeli lot musi odbyć się wzdłuż trasy lub do wertiportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji lotniczej innego niż pierwotnie planowane, procedury zmiany planu podczas lotu w celu obliczenia wymaganych zużywalnych ilości paliwa/energii obejmują procedury, o których mowa w lit. b) ppkt 2 i w lit. c) ppkt 2–6.

UAM.OP.VCA.195 Program paliwowy/energetyczny – zarządzanie paliwem/energią w locie

- a) Operator IAM ustanawia polityki i procedury zapewniające przeprowadzanie kontroli ilości paliwa/energii oraz zarządzanie paliwem/energią podczas lotu.
- b) Pilot dowódca monitoruje zużywalne ilości zużywalnego paliwa/zużywalnej energii pozostających w VCA, aby zagwarantować ich zabezpieczenie i upewnić się, że ilości te nie są mniejsze od ilości paliwa/energii niezbędnej do dotarcia do wybranego docelowego wertiportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji VEMS, gdzie można bezpiecznie wylądować.
- c) W przypadku gdy zmiana zezwolenia na skierowanie się do określonego wertiportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji VEMS, do lądowania w lub na którym zobowiązał się pilot dowódca, może skutkować lądowaniem z mniejszym niż planowany ostatecznym zapasem paliwa/energii, pilot ten powiadamia służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) o stanie „minimalnej ilości paliwa/energii”, zgłaszając sytuację „MINIMUM FUEL”.
- d) Pilot dowódca zgłasza „sytuację awaryjną dotyczącą ilości paliwa/energii”, nadając komunikat „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, gdy zużywalna ilość paliwa/energii, która według szacunków będzie dostępna po wylądowaniu w najbliższym wertiporcie, na najbliższym lotnisku zapasowym lub w najbliższym miejscu operacji VEMS, gdzie można bezpiecznie wylądować, jest mniejsza od planowanej ostatecznej rezerwy paliwa/energii.

UAM.OP.VCA.210 Piloci na swoich stanowiskach

- a) Podczas startu i lądowania pilot, od którego wymaga się pełnienia obowiązków, znajduje się na swoim stanowisku.

- b) We wszystkich innych fazach lotu pilot, od którego wymaga się pełnienia obowiązków, przebywa na swoim stanowisku, chyba że jego nieobecność jest konieczna w celu wykonywania czynności związanych z lotem lub potrzebą fizjologiczną. Jeżeli nieobecność jest konieczna z powyższych powodów, kontrolę nad VCA przekazuje się innemu odpowiednio wykwalifikowanemu pilotowi.
- c) We wszystkich fazach lotu pilot, od którego wymaga się pełnienia obowiązków, zachowuje czujność. W przypadku zauważenia przez pilota braku czujności przedsięwzięte są odpowiednie środki zaradcze.

UAM.OP.VCA.245 Warunki meteorologiczne

Operator IAM zapewnia, aby statek powietrzny eksploatowano z uwzględnieniem ograniczeń operacyjnych wynikających z pogody, w odniesieniu do których jest certyfikowany, oraz z uwzględnieniem aktualnych i prognozowanych warunków pogodowych na cały czas trwania lotu.

UAM.OP.VCA.250 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury naziemne

- a) Operator IAM ustanawia procedury stosowane w razie konieczności działań w zakresie odladzania i zapobiegania oblodzeniu VCA na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym inspekcji w celu umożliwienia jego bezpiecznego użytkowania.
- b) Pilot dowódca przystępuje do startu wyłącznie w przypadku gdy z VCA zostaną usunięte wszelkie substancje mogące ujemnie wpłynąć na jego osiągi lub sterowność, zgodnie z instrukcją AFM.

UAM.OP.VCA.255 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

- a) Operator IAM ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.
- b) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kieruje celowo statek powietrzny w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenie wyłącznie w przypadku gdy VCA jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach.
- c) W sytuacji gdy rzeczywisty stopień oblodzenia przekracza stopień, w odniesieniu 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, oraz, w razie konieczności, zgłasza sytuację awaryjną ATS.

UAM.OP.VCA.260 Zapas oleju

W stosownych przypadkach pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kontynuuje lot w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu wyłącznie po uprzednim upewnieniu się, że VCA został zaopatrzony w olej co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu, uwzględniając spodziewane warunki operacyjne.

UAM.OP.VCA.265 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, czy:

- a) warunki meteorologiczne w wertiporcie, na lotnisku zapasowym lub w miejscu operacji VEMS oraz stan zamierzonej do użycia nawierzchni do startu nie uniemożliwiają pilotowi dowódcy bezpiecznego startu i odlotu; oraz
- b) przestrzegane będą ustalone minima operacyjne dla wertiportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji VEMS, odpowiednio do przypadku.

UAM.OP.VCA.270 Minimalne wysokości bezwzględne lotu

Pilot dowódca nie może odbywać lotu poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem sytuacji gdy:

- a) jest to konieczne podczas startu lub lądowania; lub
- b) wykonywane jest zniżanie zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez właściwy organ.

UAM.OP.VCA.275 Symulowanie sytuacji anormalnych lub awaryjnych w czasie lotu

Podczas przewozu pasażerów lub ładunków pilot dowódca nie może symulować sytuacji anormalnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania w części lub w całości procedur anormalnych lub awaryjnych.

UAM.OP.VCA.290 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez pilota dowódcę lub przez pokładowy system ostrzegania o bliskości do ziemi bliskości ziemi lub przeszkód położonych poziomo w stosunku do VCA pilot dowódca natychmiast podejmuje działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

UAM.OP.VCA.300 Warunki podejścia i lądowania

Przed przystąpieniem do operacji podejścia pilot dowódca upewnia się, czy:

- a) warunki meteorologiczne w wertiporcie, na lotnisku zapasowym lub w miejscu operacji VEMS nie uniemożliwią pilotowi dowódcy bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągnięciach zawartych w instrukcji operacyjnej; oraz
- b) przestrzega się ustalonych minimów operacyjnych wertiportu lub minimów widzialności i odległości od chmur dla lotów wykonywanych zgodnie z VFR w dzień.

UAM.OP.VCA.315 Liczba godzin lotu – zgłaszanie

Operator IAM udostępni właściwemu organowi dane dotyczące liczby godzin lotu dla każdego VCA użytkowanego w poprzednim roku kalendarzowym.

SEKCJA 2

Zalogowe statki powietrzne zdolne do wykonywania lotów VTOL (MVCA)**UAM.OP.MVCA.050 Zakres**

W niniejszej sekcji ustanawia się dodatkowe wymagania dotyczące operacji IAM wykonywanych przy użyciu załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego (ATS)

Operator IAM zapewnia, by:

- a) zawsze kiedy to możliwe korzystano z usług ATS odpowiednich dla danej przestrzeni powietrznej, w której odbywa się operacja, oraz stosowano odpowiednie przepisy ruchu lotniczego;
- b) instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym, zostały skoordynowane z odpowiednią jednostką ATS przed przekazaniem do VCA;
- c) uzgodnienia dotyczące służb poszukiwawczo-ratowniczych mogły być utrzymane w każdym przypadku, gdy korzystanie z ATS w przestrzeni powietrznej, w której prowadzona jest operacja, nie jest wymagane do wykonywania lotów VFR w dzień;
- d) w przypadku operacji w przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez właściwy organ jako przestrzeń powietrzna U-space i niezapewnionych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej (ANSP) służb kontroli ruchu lotniczego (ATC) VCA musi być stale elektronicznie widoczny dla instytucji świadczących usługi U-space.

UAM.OP. MVCA.107 Odpowiedni wertiport i odpowiednie lotnisko zapasowe

- a) Operator IAM korzysta z odpowiednich wertiportów w celu wykonywania normalnych operacji oraz, w razie potrzeby, zmiany planowanej trasy.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a) operator IAM może w razie potrzeby korzystać z co najmniej jednego odpowiedniego lotniska zapasowego podczas lotu po trasie w celu odejścia od planowanej trasy.
- c) Wertiport uznaje się za odpowiedni, jeżeli w przewidywanym czasie użytkowania:
 - 1) jest odpowiedni dla gabarytów i masy VCA;
 - 2) jest odpowiedni dla torów podejścia i odlotu VCA;
 - 3) zapewniono w nim służby ratowniczo-gaśnicze oraz inne służby i wyposażenie niezbędne do zamierzonej operacji; oraz
 - 4) jest dostępny.
- d) Lotnisko zapasowe uznaje się za odpowiednie, jeżeli w przewidywanym czasie użytkowania:
 - 1) jego charakterystyka, w tym wymiary, przeszkody i stan nawierzchni, jest zgodna z VCA i pozwala na lądowanie zgodnie z zatwierdzonym profilem lądowania;
 - 2) można dotrzeć na nie w ramach CMP VCA z uwzględnieniem ograniczeń dotyczących wiatru;
 - 3) posiada dopuszczalny poziom ochrony przez służby ratowniczo-gaśnicze;
 - 4) poddawano je badaniu wstępnemu; oraz
 - 5) jest dostępne.

UAM.OP.MVCA.111 Minima widzialności i odległości od chmur – loty VFR

- a) Operator IAM ustanawia minima widzialności i odległości od chmur dla lotów wykonywanych zgodnie z VFR w dzień. Minima te nie mogą być niższe niż określono w pkt SERA.5001 załącznika (część SERA) do rozporządzenia (UE) nr 923/2012 dla klasy przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, z wyjątkiem sytuacji, gdy zezwala się na wykonywanie lotów specjalnych VFR.
- b) W razie potrzeby operator IAM może określić w instrukcji operacyjnej dodatkowe warunki stosowania takich minimów, biorąc pod uwagę takie czynniki jak zasięg radiowy, teren, charakter miejsc, warunki lotu oraz zdolności ATS.
- c) Loty wykonuje się z widocznością terenu.

UAM.OP.MVCA.127 Start i lądowanie – loty VFR w dzień

- a) Wykonując lot zgodnie z VFR w dzień, pilot dowódca nie powinien startować z wertiporcie lub lotniska zapasowego ani lądować w nim lub na nim, chyba że zgłoszone warunki pogodowe w danym wertiporcie lub na danym lotnisku zapasowym są równe warunkom określonym w pkt SERA.5001 lub w pkt SERA.5005 załącznika (część SERA) do rozporządzenia (UE) nr 923/2012 lub lepsze od tych warunków w odniesieniu do klasy przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot.
- b) Jeżeli zgłaszane warunki pogodowe są gorsze od warunków wymaganych dla startu, start rozpoczyna się tylko wtedy, gdy pilot dowódca może stwierdzić, że widzialność i odległość od chmur w strefie startu są równe wymaganemu minimum lub od niego lepsze.
- c) Jeżeli brak jest zgłoszonych warunków pogodowych, start rozpoczyna się tylko w przypadku, gdy pilot dowódca może stwierdzić, że widzialność i odległość od chmur w strefie startu są równe wymaganemu minimum lub od niego lepsze.

UAM.OP.MVCA.155 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych (SCP)

- a) Pasażerów kategorii specjalnych przewozi się na pokładzie w warunkach zapewniających bezpieczeństwo VCA i osób znajdujących się na jego pokładzie zgodnie z procedurami ustanowionymi przez operatora VCA.
- b) Pasażerom kategorii specjalnych nie przydziela się ani nie pozwala się na zajmowanie miejsc, które umożliwiają bezpośredni dostęp do wyjść awaryjnych lub takich, na których ich obecność mogłaby:
 - 1) utrudniać członkom załogi wykonywanie czynności;
 - 2) utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego; lub
 - 3) utrudniać ewakuację pasażerów.
- c) Pilot dowódca jest powiadamiany o zamiarze wprowadzenia pasażerów kategorii specjalnych na pokład.

UAM.OP.MVCA.160 Rozmieszczenie bagażu i ładunku

Operator IAM ustanawia procedury zapewniające:

- a) wnoszenie do przedziału pasażerskiego tylko takiego bagażu, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony; oraz
- b) rozmieszczenie – w sposób zapobiegający przemieszczeniom – całego bagażu i ładunku na pokładzie statku powietrznego, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść.

UAM.OP.MVCA.165 Rozmieszczenie pasażerów

W odniesieniu do potencjalnej ewakuacji operator IAM ustanawia procedury zapewniające rozmieszczenie pasażerów w taki sposób, aby byli oni pomocni w trakcie ewakuacji i jej nie utrudniali.

UAM.OP.MVCA.170 Instrukcje dla pasażerów

Operator IAM dopilnowuje, by pasażerowie:

- a) otrzymywali informacje o zasadach bezpieczeństwa w formie instrukcji i prezentacji, które ułatwią im zastosowanie się do procedur używanych w sytuacjach awaryjnych; oraz
- b) otrzymywali materiał informacyjny dotyczący bezpieczeństwa ukazujący w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść awaryjnych.

UAM.OP.MVCA.175 Przygotowanie lotu

- a) W przypadku każdego przewidywanego lotu wypełnia się operacyjny plan lotu z uwzględnieniem przestrzeni powietrznej, w której ma być wykonywany lot, oraz mających zastosowanie przepisów ruchu lotniczego, osiągnięć statku powietrznego, ograniczeń operacyjnych i odpowiednich przewidywanych warunków na trasie, na której ma być wykonany lot, oraz w wertiporcie lub na lotnisku zapasowym, który ma być wykorzystany lub które ma być wykorzystane.
- b) Lot nie zostaje rozpoczęty, dopóki pilot dowódca nie upewni się, czy:
- 1) spełnione mogą być wszystkie wymagania przewidziane w pkt 2 lit. c) załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 dotyczące zdatności do lotu i rejestracji statku powietrznego, przyrządów i wyposażenia, rozmieszczenia masy i środka ciężkości, bagażu i ładunku oraz ograniczeń operacyjnych statku powietrznego;
 - 2) statek powietrzny nie jest użytkowany wbrew wymaganiom zawartym w wykazie odchyłeń w konfiguracji (CDL);
 - 3) na pokładzie znajdują się te części instrukcji operacyjnej, które będą wymagane dla wykonania planowanego lotu;
 - 4) na pokładzie znajdują się dokumenty, dodatkowe informacje i formularze wymagane zgodnie z pkt IAM.GEN.MVCA.110, chyba że zezwolono na ich przechowywanie na ziemi zgodnie z pkt IAM.GEN.MVCA.115;
 - 5) na pokładzie znajdują się aktualne mapy, plany i związane z nimi dokumenty lub równoważne dane na potrzeby zamierzonej operacji statku powietrznego, łącznie z każdą zmianą trasy, jakiej można w sposób uzasadniony oczekiwać;
 - 6) wymagane dla wykonania planowanego lotu urządzenia satelitarne, instalacje naziemne i służby naziemne są dostępne i odpowiednie dla tego lotu;
 - 7) zawarte w instrukcji operacyjnej obowiązujące wymagania dotyczące paliwa/energii, oleju, tlenu, minimalnych wysokości bezwzględnych lotu, minimów operacyjnych wertiportów, widzialności i minimów odległości od chmur dla lotów VFR w dzień oraz wyboru odpowiednich wertiportów i lotnisk zapasowych mogą zostać spełnione w odniesieniu do planowanego lotu;
 - 8) zastrzeżony;
 - 9) wszelkie dodatkowe ograniczenia operacyjne są spełnione.
 - 10) wszelki przewożony ładunek jest prawidłowo rozmieszczony i zabezpieczony;
 - 11) zatwierdzono plan lotu służb ruchu lotniczego (ATS) i wydano zezwolenie na lot zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ruchu lotniczego i klasy lub klas przestrzeni powietrznej, w której lub których będzie prowadzona operacja.

UAM.OP.MVCA.177 Przedłożenie planu lotu służb ruchu lotniczego (ATS)

- a) Operator IAM przedkłada plan lotu ATS zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ruchu lotniczego dla klasy lub klas przestrzeni powietrznej, w której lub których będzie prowadzona operacja.
- b) Jeżeli w mających zastosowanie przepisach ruchu lotniczego nie wymaga się przedłożenia planu lotu ATS dla klasy lub klas przestrzeni powietrznej, w której lub których będzie prowadzona operacja, operator IAM zapewnia przekazanie odpowiednich informacji właściwemu organowi ATS, aby w razie potrzeby umożliwić uruchomienie służb alarmowych.
- c) Jeżeli wymagane jest przedłożenie planu lotu ATS, ale nie jest możliwe przedłożenie go z miejsca rozpoczęcia operacji, plan lotu ATS przekazuje się jak najszybciej po starcie przez pilota dowódcę lub operatora IAM.

UAM.OP.MVCA.192 Program paliwowy/energetyczny – wybór wertiportów i lotnisko zapasowe

- a) Pilot dowódca wybiera i określa w operacyjnym planie lotu oraz, jeżeli jest to wymagane, w planie lotu ATS, do celów normalnych operacji, w tym szkolenia, oraz do celów przekierowania:
- 1) co najmniej dwie możliwości bezpiecznego lądowania w miejscu przeznaczenia, do których można dotrzeć z miejsca podjęcia decyzji o lądowaniu; oraz
 - 2) co najmniej jeden wertiport lub jedno lotnisko zapasowe w celu zapewnienia bezpiecznego lądowania, w przypadku gdy zmiana ta jest konieczna w następstwie krytycznej awarii osiągnięć w dowolnym momencie lotu.

- b) Do celów wyboru wertportów i lotnisk zapasowych zgodnie z lit. a) pilot dowódca rozważa, czy:
 - 1) rzeczywiste i prognozowane warunki pogodowe wskazują, że w przewidywanym czasie użytkowania warunki w wybranych wertportach i na wybranych lotniskach zapasowych będą co najmniej równe mającym zastosowanie minimum ustalonym zgodnie z pkt UAM.OP.MVCA.111;
 - 2) CMP VCA umożliwiają bezpieczne lądowanie w wybranych wertportach lub na lotniskach zapasowych;
 - 3) przechowuje się wszelkie wymagane dodatkowe zatwierdzenia operacyjne.
- c) Pilot dowódca stosuje odpowiednie marginesy bezpieczeństwa w planowaniu lotu, aby uwzględnić ewentualne pogorszenie się warunków meteorologicznych w przewidywanym czasie lądowania w porównaniu z dostępną prognozą.

UAM.OP.MVCA.193 Możliwości bezpiecznego lądowania w miejscu przeznaczenia

Pilot dowódca zobowiązuje się do lądowania w ramach jednej z możliwości bezpiecznego lądowania zgodnie z pkt UAM.OP.MVCA.192, gdy bieżąca ocena warunków meteorologicznych, ruchu lotniczego i innych warunków operacyjnych wskazuje, że bezpieczne lądowanie można wykonać w zadeklarowanym miejscu lądowania w przewidywanym czasie użytkowania.

UAM.OP.MVCA.200 Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczenia paliwa ze zbiorników VCA

- a) Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczenia paliwa ze zbiorników przeprowadza się wyłącznie w przypadku gdy operator IAM:
 - 1) opracował standardowe procedury operacyjne na podstawie oceny ryzyka; oraz
 - 2) ustanowił program szkoleniowy dla swojego personelu zaangażowanego w takie operacje.
- b) Specjalne procedury uzupełniania paliwa lub spuszczenia paliwa ze zbiorników statku powietrznego mają zastosowanie do:
 - 1) uzupełniania paliwa przy włączonych jednostkach podnoszenia i ciągu;
 - 2) uzupełniania/spuszczania paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają; oraz
 - 3) uzupełniania/spuszczania paliwa typu wide-cut.
- c) Procedury uzupełniania paliwa przy włączonych jednostkach podnoszenia i ciągu oraz wszelkie ich zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

UAM.OP.MVCA.205 Doładowanie lub wymiana akumulatorów VCA podczas wsiadania, przebywania na pokładzie lub wysiadania pasażerów

- a) Doładowanie lub wymiana akumulatorów VCA w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, może być wykonywane tylko wtedy, gdy operator IAM:
 - 1) opracował standardowe procedury operacyjne na podstawie oceny ryzyka; oraz
 - 2) ustanowił program szkoleniowy dla swojego personelu zaangażowanego w takie operacje.

UAM.OP.MVCA.216 Używanie zestawów słuchawkowych

- a) Każdy pilot, od którego wymaga się pełnienia obowiązków na jego stanowisku, musi mieć na sobie zestaw słuchawkowy z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie. Zestawów słuchawkowych nagłownych używa się jako podstawowego urządzenia do komunikacji głosowej z jednostkami służb ATS;
- b) Położenie mikrofonu pałkowego lub innego odpowiadającego mu urządzenia w kabinie pilota umożliwia jego wykorzystanie do dwukierunkowej łączności radiowej, gdy VCA kołuje za pomocą własnego napędu i gdy pilot dowódca uzna to za konieczne.

UAM.OP.MVCA.220 Środki wspomagające ewakuację awaryjną

Operator IAM ustanawia procedury zapewniające przygotowanie i gotowość do użycia, przed rozpoczęciem kołowania lub ruchu naziemnego, startem i lądowaniem oraz kiedy jest to bezpieczne i wykonalne, wszystkich automatycznie uruchamianych pomocniczych środków ewakuacji awaryjnej.

UAM.OP.MVCA.225 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa i systemy mocowania

- a) *Piloci*

Podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pilot zabezpiecza się za pomocą wszystkich przewidzianych przy jego miejscu siedzącym pasów bezpieczeństwa i systemów mocowania, prawidłowo je zapinając.

b) *Pasażerowie*

- 1) Przed startem i lądowaniem oraz podczas kołowania lub ruchu naziemnego i zawsze, kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, pilot dowódca upewnia się, czy każdy pasażer na pokładzie zajmuje miejsce siedzące i ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system mocowania.
- 2) Operator IAM podejmuje odpowiednie przygotowania, by przypadki, kiedy na jednym miejscu siedzącym na statku powietrznym siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń. Pilot dowódca musi upewnić się, czy miejsca siedzące w statku powietrznym nie są zajmowane przez więcej niż jedną osobę w innych przypadkach, niż kiedy miejsce siedzące zajmuje jedna osoba dorosła i jedno niemowlę, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.

UAM.OP.MVCA.230 Zabezpieczenie przedziału pasażerskiego

- a) Operator IAM ustanawia procedury zapewniające drożność wszystkich wyjść i dróg ewakuacyjnych przed kołowaniem lub ruchem naziemnym, startem i lądowaniem.
- b) Pilot dowódca zapewnia prawidłowe umieszczenie na pokładzie i unieruchomienie przed startem i lądowaniem, a także w każdym przypadku gdy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, całego wyposażenia i bagażu.

UAM.OP.MVCA.235 Kamizelki ratunkowe

Operator IAM ustanawia procedury zapewniające, aby podczas wykonywania lotów VCA nad wodą, należycie uwzględniono czas trwania lotu i warunki, które mogą wystąpić podczas lotu, przy podejmowaniu decyzji, czy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego mają nosić na sobie kamizelki ratunkowe.

UAM.OP.MVCA.240 Palenie tytoniu na pokładzie

Pilot dowódca w żadnym momencie nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie.

UAM.OP.MVCA.245 Warunki meteorologiczne

- a) Pilot dowódca:
 - 1) przystępuje do wykonania lotu; lub
 - 2) w stosownych przypadkach, w razie zmiany trasy w trakcie lotu, kontynuuje lot poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu ATS,
 - 3) kontynuuje lot w kierunku planowanego docelowego wertiportu,

tylko w przypadku gdy bieżące komunikaty meteorologiczne lub połączenie bieżących komunikatów i prognoz wskazują, że spodziewane warunki meteorologiczne w wertiporcie odlotu, na trasie przelotu oraz w wertiporcie docelowym, w momencie przylotu, są co najmniej na poziomie minimów planowania ustalonych zgodnie z pkt UAM.OP. MVCA.111.

UAM.OP.MVCA.285 Korzystanie z dodatkowego tlenu

Pilot dowódca musi zapewnić, by wszyscy piloci wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania VCA podczas lotu używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 13 000 stóp.

UAM.OP.MVCA.295 Stosowanie pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator IAM ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe, tak aby załoga lotnicza była odpowiednio przeszkolona w zakresie zapobiegania kolizjom i potrafiła korzystać z urządzeń ACAS II.

PODCZEŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA OPERACYJNE STATKU POWIETRZNEGO ZDOLNEGO DO WYKONYWANIA LOTÓW VTOL (VCA)**UAM.POL.VCA.050 Zakres**

W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania dotyczące osiągnięć i ograniczeń operacyjnych dotyczących operacji IAM wykonywanych przy użyciu statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA).

UAM.POL.VCA.100 Rodzaj operacji

VCA użytkuje się zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi osiągnięć w odniesieniu do planowanego rodzaju operacji, która ma być przeprowadzona.

UAM.POL.VCA.105 Dane dotyczące osiągnięć statku powietrznego zdolnego do wykonywania lotów VTOL (VCA)

VCA działa zgodnie z certyfikowanymi danymi dotyczącymi osiągnięć i ograniczeniami zawartymi w instrukcji AFM.

UAM.POL.VCA.110 Ogólne wymagania dotyczące osiągnięć

a) Masa VCA:

- 1) w momencie rozpoczęcia startu; lub
- 2) w przypadku zmiany planu podczas lotu, w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu,

nie jest większa od masy, przy której spełnione są wymagania niniejszej podczęści dotyczące rozpoczęcia lotu, uwzględniając spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa w stosownych przypadkach.

b) Do określania zgodności z wymaganiami niniejszej podczęści używa się zatwierdzonych danych dotyczących osiągnięć zawartych w instrukcji AFM, uzupełnionych, w zależności od potrzeb, o inne dane zgodnie z odpowiednim wymaganiem. Takie inne dane są określane przez operatora IAM w instrukcji operacyjnej. W celu uniknięcia dublowania czynników, przy stosowaniu czynników zawartych w niniejszej podczęści bierze się pod uwagę czynniki operacyjne uwzględnione już wcześniej w danych dotyczących osiągnięć zawartych w instrukcji AFM.

c) Wykazując zgodność z wymaganiami z niniejszej podczęści, uwzględnia się następujące parametry:

- 1) masę VCA;
- 2) konfigurację VCA;
- 3) warunki otoczenia, w szczególności:
 - (i) wysokość gęstościową;
 - (ii) wiatr:
 - A) z wyjątkiem przepisu lit. C), dla startu, toru wznoszenia po starcie i lądowania, poprawka na wiatr wynosi nie więcej niż 50 % podawanej stałej składowej czołowej wiatru wynoszącej 5 węzłów lub więcej;
 - B) w przypadku gdy instrukcja AFM zezwala na start i lądowanie przy tylnym wietrze, a także we wszystkich przypadkach dla toru wznoszenia po starcie, poprawka na tylny wiatr wynosi nie mniej niż 150 % podawanej składowej wiatru;
 - C) w przypadku gdy precyzyjne urządzenia pomiaru wiatru umożliwiają dokładny pomiar prędkości wiatru nad punktem startu i lądowania, operator IAM może uwzględnić składowe wiatru przekraczające 50 %, pod warunkiem wykazania właściwemu organowi, że odległość od strefy końcowego podejścia i startu (FATO) oraz dokładność ulepszeń urządzeń pomiaru wiatru zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa;
- 4) techniki operacyjne; oraz
- 5) działanie wszelkich systemów mających niekorzystny wpływ na osiągnięcia VCA.

UAM.POL.VCA.115 Strefy występowania przeszkód

W przypadku operacji w kierunku/ze stref końcowego podejścia i startu (FATO) operator IAM, podczas planowania przed lotem i do celów obliczeń przelotu nad przeszkodą:

- a) uwzględnia przeszkodę znajdującą się poza FATO na torze wznoszenia po starcie lub na torze nieudanego podejścia, jeżeli jej odległość boczna od najbliższego punktu na powierzchni terenu znajdującego się poniżej zamierzonego toru lotu jest mniejsza niż:
 - 1) w przypadku lotów wykonywanych zgodnie z VFR:
 - (i) „ $0,75 \times D$ ”;

- (ii) powiększone o większą z następujących wielkości: „ $0,25 \times D$ ” lub „3 m”;
- (iii) oraz:
 - A) $0,10 \times$ odległość DR, w przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień; lub
 - B) zastrzeżony;
- b) uwzględnia przeszkodę znajdującą się na obszarze wykonywania procedury rezerwowej lub odchylenia bocznego dla startów z wykorzystaniem procedury rezerwowej lub procedury odchylenia bocznego, jeżeli odległość boczna danej przeszkody od najbliższego punktu na powierzchni poniżej zamierzonego toru lotu wynosi nie więcej niż:
 - 1) „ $0,75 \times D$ ”;
 - 2) powiększone o większą z następujących wielkości: „ $0,25 \times D$ ” lub „3 m”;
 - 3) oraz:
 - (i) $0,10 \times$ odległość DR, w przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień; lub
 - (ii) zastrzeżony;
- c) pomija przeszkody znajdujące się poza FATO na torze wznoszenia po starcie lub na torze nieudanego podejścia, jeżeli jej odległość boczna od najbliższego punktu na powierzchni terenu znajdującego się poniżej zamierzonego toru lotu jest większa niż:
 - 1) $3 \times D$ w przypadku lotów VFR w dzień, jeżeli podczas wznoszenia istnieje pewność osiągnięcia dokładnej nawigacji przy pomocy odpowiedniej orientacji wzrokowej;
 - 2) zastrzeżony.

UAM.POL.VCA.120 Start

- a) Masa startowa VCA nie może przekraczać maksymalnej masy startowej podanej w instrukcji AFM dla certyfikowanej procedury startu lub procedur, które mają być zastosowane.
- b) Operator IAM bierze pod uwagę:
 - 1) odpowiednie parametry w pkt UAM.POL.VCA.110 lit. c); oraz
 - 2) przeszkody zidentyfikowane zgodnie z pkt UAM.POL.VCA.115.
- c) Ponadto w przypadku operacji VCA prowadzonych z FATO:
 - 1) masa startowa musi być taka, że:
 - (i) umożliwia przerwanie startu i wylądowanie w granicach strefy końcowego podejścia i startu (FATO) w przypadku stwierdzenia krytycznej awarii osiągów przed lub w punkcie decyzji podczas startu (TDP);
 - (ii) wymagana długość do przerwania startu (rejected take-off distance required, RTODRV) nie przekracza rozporządzonej długości przerwania startu (rejected take-off distance available, RTODAV); oraz
 - (iii) TODRV nie przekracza TODAV, chyba że VCA z krytyczną awarią osiągów stwierdzoną w lub przed TDP może, w przypadku kontynuowania startu, ominąć wszystkie przeszkody do końca TODRV z przewyższeniem nie mniejszym niż 10,7 m (35 stóp).
 - 2) Część fazy startu, aż do osiągnięcia TDP jest wykonywana z widocznością terenu, tak aby możliwe było bezpieczne przerwanie startu.
- d) W przypadku stwierdzenia krytycznej awarii osiągów przed osiągnięciem punktu TDP lub w punkcie TDP podczas startu wykonywanego z zastosowaniem procedury rezerwowej lub procedury odchylenia bocznego, wszystkie przeszkody znajdujące się na obszarze wykonywania procedury rezerwowej lub odchylenia bocznego są omijane z odpowiednim marginesem.

UAM.POL.VCA.125 Tor wznoszenia po starcie

- a) Od końca wymaganej długości do startu dla VCA (TODRV), po stwierdzeniu krytycznej awarii osiągów w punkcie decyzji podczas startu (TDP) lub po nim:
 - 1) masa startowa pozwala na taki tor wznoszenia po starcie, który zapewnia ominięcie wszystkich przeszkód znajdujących się na torze wznoszenia z przewyższeniem pionowym co najmniej 10,7 m (35 stóp) w operacjach VFR w dzień;
 - 2) w przypadku zmiany kierunku o więcej niż 15° , należy uwzględnić możliwość utrzymania gradientu wznoszenia w celu spełnienia wymagań dotyczących przewyższenia nad przeszkodami zgodnie z instrukcją AFM; takiej zmiany kierunku nie rozpoczyna się przed osiągnięciem wysokości względnej 61 m (200 stóp) nad powierzchnią startu, chyba że jest on częścią zatwierdzonej procedury startowej określonej w instrukcji AFM.

- b) Wykazując zgodność z lit. a), uwzględnia się odpowiednie parametry określone w pkt UAM.POL.VCA.110 lit. c) w wertiporcie, na lotnisku zapasowym lub miejscu operacji lotniczej, z którego ma nastąpić odlot.

UAM.POL.VCA.130 Przelot

- a) Masa VCA i tor lotu we wszystkich punktach trasy w następstwie krytycznej awarii osiągow oraz biorąc pod uwagę przewidywane warunki meteorologiczne dla lotu, pozwalają na spełnienie następujących wymogów:
- 1) Zarezerwowany.
 - 2) Zarezerwowany.
 - 3) Masa VCA umożliwia jego działanie na poziomie lub powyżej minimalnego poziomu ustalonego zgodnie z pkt SERA.5005 lit. f) załącznika (część SERA) do rozporządzenia (UE) nr 923/2012 oraz na zniżaniu się od wysokości bezwzględnej przelotowej do punktu decyzji przy lądowaniu (LDP) powyżej wertiportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji lotniczej, w którym można przeprowadzić lądowanie zgodnie z pkt UAM.POL.VCA.135.
- b) Przy wykazywaniu zgodności z lit. a) powyżej, zastosowanie mają wszystkie następujące punkty:
- 1) zakłada się, że krytyczna awaria osiągow nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy;
 - 2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;
 - 3) w stosownych przypadkach planuje się, że zrzut paliwa będzie przeprowadzany wyłącznie w zakresie umożliwiającym dotarcie do wertiportu, lotniska zapasowego lub miejsca operacji lotniczej z wymaganymi zasobami paliwa/energii oraz z zastosowaniem bezpiecznej procedury; oraz
 - 4) w stosownych przypadkach nie planuje się zrzutu paliwa poniżej wysokości 300 m (1 000 stóp) nad terenem.

UAM.POL.VCA.135 Lądowanie

- a) Masa lądującego VCA w przewidywanym czasie lądowania nie może przekraczać maksymalnej masy określonej w instrukcji AFM dla certyfikowanej procedury lądowania, która ma zostać wykonana.
- b) Operator IAM bierze pod uwagę:
- 1) odpowiednie parametry pkt UAM.POL.VCA.110 lit. c); oraz
 - 2) przeszkody zidentyfikowane zgodnie z pkt UAM.POL.VCA.115.
- c) W przypadku stwierdzenia krytycznej awarii osiągow w dowolnym punkcie przed osiągnięciem punktu decyzji przy lądowaniu (LDP) lub w punkcie LDP, możliwe jest wylądowanie i zatrzymanie śmigłowca w granicach drogi startowej lub FATO albo przerwanie lądowania i kontynuowanie lotu z ominięciem wszystkich przeszkód leżących na torze lotu z przewyższeniem 10,7 m (35 stóp).
- d) W przypadku rozpoznania krytycznej awarii osiągow w dowolnym punkcie decyzji o lądowaniu lub za nim, możliwe jest lądowanie i zatrzymanie w obrębie drogi startowej lub FATO poprzez usunięcie wszystkich przeszkód na torze podejścia.

UAM.POL.VCA.140 Masa i wyważenie oraz załadunek

- a) W każdej fazie operacji załadunek, masa i położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) VCA muszą być zgodne z ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.
- b) Operator IAM ustala masę oraz położenie środka ciężkości każdego obsługiwanego przez niego statku powietrznego w drodze rzeczywistego zważenia każdego poszczególnego VCA przed wprowadzeniem do użytkowania, a następnie w drodze ważenia co 4 lata, jeżeli stosuje masy indywidualne, lub co 9 lat, jeżeli stosuje masy flotowe. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie statku powietrznego. Jeżeli nieznanym jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, VCA jest ponownie ważony.
- c) VCA jest ważony przez producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.
- d) Operator IAM określa, poprzez faktyczne ważenie lub zastosowanie mas standardowych, masę wszystkich elementów statku powietrznego oraz członków załogi (pilotów oraz, w stosownych przypadkach, członków obsługi technicznej) wliczanych do suchej masy operacyjnej VCA. Określany jest wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości statku powietrznego.
- e) Operator IAM ustala masę każdego ciężaru handlowego, w tym balastu, w drodze jego rzeczywistego zważenia lub określenia masy ładunku handlowego zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i, w stosownych przypadkach, bagażu.

- f) Operator IAM może zastosować standardowe masy w odniesieniu do innych elementów ładunku, jeżeli wykaże właściwemu organowi, że elementy te mają taką samą masę lub że ich masy mieszczą się w dopuszczalnych granicach.
- g) Operator IAM określa masę ładunku paliwa lub jednostki magazynowania energii w następujący sposób:
 - 1) w przypadku *ładunku paliwa* – w drodze zastosowania jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej;
 - 2) w przypadku *jednostki magazynowania energii* – w drodze zważenia lub zastosowania mas standardowych określonych w instrukcji operacyjnej.
- h) Operator IAM zapewnia, aby załadunek:
 - 1) VCA odbywał się pod nadzorem personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje; oraz
 - 2) ciężar handlowy był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.
- i) Operator IAM przestrzega dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych, takich jak ograniczenia wytrzymałości podłogi, maksymalne obciążenie metra bieżącego podłogi, maksymalna masa przypadająca na przedział ładunkowy cargo, oraz ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich.
- j) Operator IAM określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody mające zastosowanie do załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymagania określone w lit. a)–i). System ten obejmuje wszystkie rodzaje zamierzonych operacji prowadzonych przez operatora.

UAM.POL.VCA.145 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia

- a) Przed każdym lotem operator IAM ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, określając szczegółowo ładunek oraz jego rozmieszczenie. Dokumentacja masy i wyważenia musi umożliwić pilotowi dowódcy ustalenie, czy ładunek oraz jego rozmieszczenie nie powodują przekroczenia ograniczeń dotyczących masy i wyważenia statku powietrznego. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:
 - 1) rejestracja i typ VCA;
 - 2) oznaczenie, numer oraz data rejsu;
 - 3) imię i nazwisko pilota dowódcy;
 - 4) imię i nazwisko osoby, która przygotowała dokumentację;
 - 5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego;
 - 6) masa paliwa lub jednostki magazynowania energii przy starcie oraz masa paliwa na przelot;
 - 7) w stosownych przypadkach, masa materiałów zużywalnych innych niż paliwo;
 - 8) elementy ciężaru handlowego z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;
 - 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.

Powyższe informacje są dostępne w dokumentach planowania lotu lub w systemach masy i wyważenia.

- b) Jeżeli dane dotyczące masy i wyważenia oraz dokumentacja masy i wyważenia są generowane przez skomputeryzowany system masy i wyważenia, operator:
 - 1) sprawdza integralność danych wyjściowych w celu dopilnowania, by dane nie przekraczały ograniczeń AFM; oraz
 - 2) określa w instrukcji operacyjnej instrukcje i procedury dotyczące ich stosowania.
- c) Osoba nadzorująca załadunek statku powietrznego potwierdza własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem, że ładunek i jego rozmieszczenie są zgodne z przekazaną pilotowi dowódcy dokumentacją masy i wyważenia. Pilot dowódca informuje o jej przyjęciu własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem.

- d) Operator IAM określa procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili w celu dopilnowania, by:
- 1) wszelkie zmiany wprowadzane w ostatniej chwili po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia były zgłaszane pilotowi dowódcy i wprowadzane do dokumentów planowania lotu zawierających dokumentację masy i wyważenia;
 - 2) określona była maksymalna dopuszczalna zmiana wprowadzana w ostatniej chwili dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku; oraz
 - 3) sporządzona została nowa dokumentacja masy i wyważenia, jeżeli zostanie przekroczona maksymalna liczba pasażerów.

PODCZĘŚĆ D

PRYZRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL (VCA)

UAM.IDE.VCA.050 Zakres

W niniejszej sekcji ustanawia się wymagania dotyczące operacji IAM wykonywanych przy użyciu statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (VCA).

UAM.IDE.VCA.100 Przyrządy i wyposażenie

- a) Przyrządy, dane i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści, jak również wymogi w zakresie certyfikacji typu i wymogi dotyczące przestrzeni powietrznej należy instalować lub przewozić w VCA zgodnie z warunkami, w jakich ma być wykonywana operacja.

Przyrządy i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści, jak również w wymaganiach w zakresie certyfikacji typu i wymaganiach dotyczących przestrzeni powietrznej, są zatwierdzone zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu, z wyjątkiem następujących elementów:

- 1) apteczki pierwszej pomocy;
 - 2) wyposażenie umożliwiające przetrwanie i wyposażenie sygnalizacyjne;
 - 3) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz
 - 4) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.
- b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami w niniejszym załączniku, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
- 1) informacje dostarczane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez pilota do spełnienia wymogów załącznika II i pkt 2.1 załącznika IX do rozporządzenia (UE) 2018/1139 ani wymogów pkt UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 i UAM.IDE.MVCA.345 niniejszego załącznika; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdolność statku powietrznego do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.
- c) Jeżeli podczas lotu pilot ma korzystać z wyposażenia na wyznaczonym mu stanowisku, musi być ono zainstalowane w taki sposób, aby można je było łatwo obsługiwać z tego stanowiska. W przypadku gdy jeden element wyposażenia ma być użytkowany przez więcej niż jedną osobę na przydzielonych im stanowiskach, musi on być zainstalowany w taki sposób, aby można było go łatwo obsługiwać z dowolnego stanowiska.
- d) Przyrządy używane przez pilota muszą być rozmieszczone w taki sposób, aby umożliwić pilotowi łatwe zobaczenie wskazań z wyznaczonego mu stanowiska przy minimalnym możliwym odchyleniu od pozycji i linii widzenia, które pilot zazwyczaj przyjmuje, patrząc przed siebie wzdłuż toru lotu.
- e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

UAM.IDE.VCA.105 Minimalne wyposażenie wymagane do lotu

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

- a) statek powietrzny jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) operatora; lub
- b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania statku powietrznego w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III.

SEKCJA 2

Zalagowe statki powietrzne zdolne do wykonywania lotów VTOL (MVCA)**UAM.IDE.MVCA.050 Zakres**

W niniejszej sekcji ustanawia się dodatkowe wymagania dotyczące operacji IAM wykonywanych przy użyciu zalagowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115 Światła operacyjne

VCA użytkowane według VFR w dzień są wyposażane w światła antykolizyjne.

UAM.IDE.MVCA.125 Przyrządy pokładowe i wyposażenie towarzyszące

- a) VCA wyposaża się w przyrządy i wyposażenie pokładowe określone w jego zezwoleniu na certyfikację typu w odniesieniu do lotów wykonywanych zgodnie z VFR w dzień.
- b) Dodatkowe przyrządy i wyposażenie pokładowe są instalowane lub przewożone w VCA, w zależności od potrzeb, zgodnie z przewidywanymi warunkami eksploatacji i obciążeniem załogi pracą.

UAM.IDE.MVCA.140 Urządzenia pomiarowe i wyświetlające stan paliwa/energii

- a) VCA wyposaża się w urządzenia pomiarowe i wyświetlające informujące pilota podczas lotu o pozostałej zużywalnej ilości paliwa/energii.
- b) Zachowawcze oszacowanie ilości paliwa/energii niezbędnej do zakończenia pozostałej części lotu wyświetla się pilotowi podczas lotu, chyba że zapewniono je w inny sposób zgodnie z UAM.OP.VCA.195 lit. a).

UAM.IDE.MVCA.145 Urządzenia do określania wysokości względnej

- a) VCA, użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi, są wyposażane w urządzenia określające wysokość względną statku powietrznego względem powierzchni wody, które mogą emitować ostrzeżenie dźwiękowe przy zejściu poniżej zadanej wartości oraz ostrzeżenie wizualne na wysokości wybranej przez pilota, podczas operacji wykonywanych:
 - 1) w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;
 - 2) ZAREZERWOWANE;
 - 3) ZAREZERWOWANE;
 - 4) bez widoczności terenu.

UAM.IDE.MVCA.170 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

W przypadku operacji, w której uczestniczy załoga lotnicza większa niż jednoosobowa, VCA jest wyposażany w system telefonu pokładowego, obejmujący zestawy słuchawkowe z mikrofonami do użytku całej załogi lotniczej.

UAM.IDE.MVCA.180 System nagłośnienia kabiny pasażerskiej (PAS)

VCA musi być wyposażony w PAS, chyba że operator IAM jest w stanie wykazać, że podczas lotu głos pilota jest słyszalny i zrozumiały na wszystkich miejscach pasażerskich.

UAM.IDE.MVCA.185 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

- a) VCA o MCTOM większej niż 5 700 kg musi być wyposażony w CVR.
- b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin.

- c) CVR rejestruje w skali czasowej na środkach innych niż taśma magnetyczna lub drut magnetyczny:
 - 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabynie załogi lotniczej przez radio;
 - 2) komunikaty głosowe członków załogi przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej (PAS), jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) otoczenie dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, w tym sygnały dźwiękowe otrzymywane z mikrofonu załogi lotniczej;
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.
- d) CVR, w zależności od dostępności zasilania elektrycznego, rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej podczas wykonywania czynności kontrolnych w kabynie pilota na początku lotu, zanim VCA zacznie przemieszczać się o własnym napędzie, aż po czynności kontrolne w kabynie pilota bezpośrednio po wyłączeniu jednostek podnoszenia i ciągu po zakończeniu lotu. W każdym przypadku CVR rozpoczyna zapis, zanim statek powietrzny zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu.
- e) Pilot dowódca musi mieć do dyspozycji funkcję modyfikacji nagrań CVR, tak aby zapisy zarejestrowane przed uruchomieniem tej funkcji nie mogły zostać odtworzone przy użyciu zwykłych technik odtwarzania lub kopiowania.
- f) Jeżeli CVR nie jest odłączany, musi być wyposażony w urządzenie pomagające w zlokalizowaniu go pod wodą zapewniające minimalny czas transmisji pod wodą wynoszący 90 dni. Jeżeli CVR jest odłączany, musi on być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190 Rejestrator parametrów lotu (FDR)

- a) VCA o MCTOM większej niż 5 700 kg jest wyposażony w rejestrator parametrów lotu (FDR) wykorzystujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) FDR rejestruje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silnika (silników), pracy, konfiguracji oraz wszelkich parametrów, które zostały ustalone podczas certyfikacji typu VCA, oraz musi być w stanie zachować dane zarejestrowane w ciągu co najmniej ostatnich 25 godzin.
- c) Dane uzyskuje się ze źródeł VCA, które umożliwiają dokładną korelację z informacjami wyświetlanymi pilotowi (pilotom).
- d) FDR automatycznie rozpoczyna rejestrowanie danych nie później niż w momencie, gdy VCA jest w stanie przemieszczać się za pomocą własnego napędu, i zatrzymuje się automatycznie po wyłączeniu jednostek podnoszenia i ciągu po zakończeniu lotu.
- e) Jeżeli FDR nie jest odłączany, musi być wyposażony w urządzenie pomagające w zlokalizowaniu go pod wodą zapewniające minimalny czas transmisji pod wodą wynoszący 90 dni. Jeżeli FDR jest odłączany, musi być wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT).

UAM.IDE.MVCA.191 Rejestrator lotu

- a) VCA o MCTOM nie większej niż 5 700 kg musi być wyposażony w rejestrator lotu.
- b) Rejestrator lotu rejestruje informacje wystarczające do ustalenia trasy lotu lub prędkości statku powietrznego w formie danych lotniczych lub obrazów, jak również:
 - 1) dźwięk z kabiny załogi lotniczej w operacjach załóg wieloosobowych i VEMS; lub
 - 2) w stosownych przypadkach łączność radiową z organami służb ruchu lotniczego (ATS);
- c) Rejestrator lotu umożliwia zachowanie danych lotniczych lub obrazów, jak również dźwięków zapisanych w ciągu co najmniej ostatnich 5 godzin.
- d) Rejestrator lotu automatycznie rozpoczyna rejestrowanie danych, zanim VCA jest w stanie przemieszczać się za pomocą własnego napędu, i zatrzymuje się automatycznie po wyłączeniu jednostek podnoszenia i ciągu po zakończeniu lotu.
- e) Jeżeli rejestrator lotu rejestruje obrazy lub dźwięk kabiny załogi lotniczej, pilot dowódca musi mieć do dyspozycji funkcję modyfikacji nagrań obrazu i dźwięku, tak aby zapisy zarejestrowane przed uruchomieniem tej funkcji nie mogły zostać odtworzone przy użyciu zwykłych technik odtwarzania lub kopiowania.

- f) Alternatywnie wobec lit. b) i c) niektóre dane z lotu, obrazy lub dźwięki mogą być przekazywane i zapisywane zdalnie, jeżeli zostały zatwierdzone jako część certyfikacji typu statku powietrznego.

UAM.IDE.MVCA.200 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie znajduje się jeden rejestrator zespolony FDR/CVR.

UAM.IDE.MVCA.205 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

- a) VCA jest wyposażony w:
- 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;
 - 2) pasy bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia do użytku na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
 - 3) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy; oraz
 - 4) czteropunktowe górne urządzenie przytrzymujące, obejmujące pas bezpieczeństwa z dwiema taśmami barkowymi, na każdym siedzeniu pilota.
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi:
- 1) posiadać jeden punkt zwalniania; oraz
 - 2) w przypadku fotela pilota, być wyposażony w urządzenie, które automatycznie przytrzymuje tułów pasażera w przypadku gwałtownego hamowania.

UAM.IDE.MVCA.210 Znaki „ZAPIĄĆ PASY” i „ZAKAZ PALENIA”

VCA musi być wyposażony w środki wskazujące wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz że obowiązuje całkowity zakaz palenia.

UAM.IDE.MVCA.220 Apteczki pierwszej pomocy

- a) VCA wyposaża się w co najmniej jedną apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczki pierwszej pomocy muszą być:
- 1) łatwo dostępna do wykorzystania;
 - 2) utrzymywane w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

UAM.IDE.MVCA.240 Dodatkowy tlen w statkach powietrznych z kabiną bez hermetyzacji

VCA z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych powyżej 10 000 stóp są wyposażane w dodatkowe urządzenia tlenowe zdolne do przechowywania i podawania tlenu, zgodnie z poniższą tabelą:

Tabela

Minimalne wymagania dotyczące dodatkowego tlenu w statkach powietrznych z kabiną bez hermetyzacji

Zapas tlenu dla:	Czas trwania lotu i barometryczna wysokość bezwzględna kabiny
osoba(-y) pilotująca(-e) statek powietrzny	Przez cały czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, gdy barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.
100 % pasażerów ⁽¹⁾	Przez cały czas lotu, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 13 000 stóp.
10 % pasażerów ⁽¹⁾	Przez cały czas lotu po 30 minutach, gdy barometryczna wysokość bezwzględna przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp.

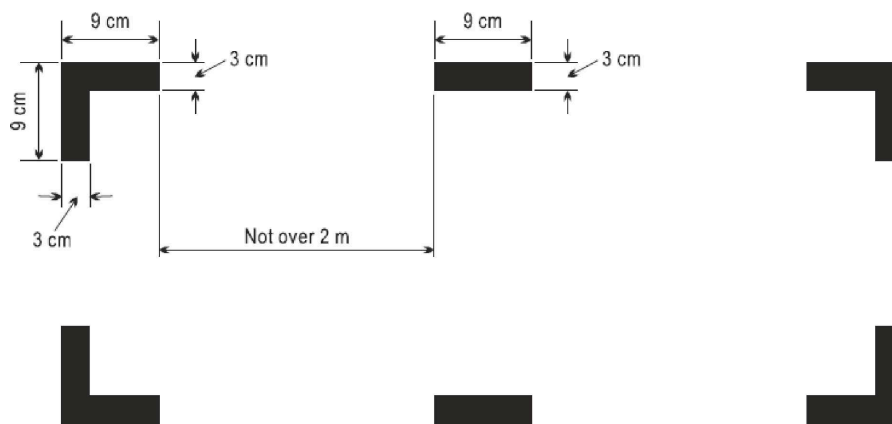
⁽¹⁾ Odsetek pasażerów podany w niniejszej tabeli dotyczy pasażerów faktycznie znajdujących się na pokładzie, w tym osób w wieku poniżej 24 miesięcy.

UAM.IDE.MVCA.250 Gaśnice ręczne

- Kabinę załogi lotniczej w VCA wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną, która musi być łatwo dostępna do użytku.
- Co najmniej jedna gaśnicę ręczną musi znajdować się w przedziale pasażerskim, jeżeli pasażerowie nie mają łatwego dostępu do gaśnicy ręcznej umieszczonej w kabinie załogi lotniczej.
- Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach ręcznych muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnicę ręczną ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

UAM.IDE.MVCA.260 Oznaczenie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

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

**UAM.IDE.MVCA.275 Oświetlenie i oznakowanie awaryjne**

VCA jest wyposażony w:

- system oświetlenia awaryjnego niezależny od normalnego zasilania energią elektryczną VCA w celu ułatwienia ewakuacji pasażerów ze statku powietrznego; oraz
- oznakowanie wyjść awaryjnych i znaki lokalizacyjne widoczne w świetle dziennym, w ciemności i w kabinie wypełnionej dymem.

UAM.IDE.MVCA.280 Awaryjne nadajniki lokalizacyjne (ELT)

VCA musi być wyposażony w co najmniej jeden zatwierdzony automatyczny ELT lub, alternatywnie, w inne zatwierdzone automatyczne urządzenie umożliwiające śledzenie położenia statku powietrznego w połączeniu z nadajnikiem lokalizacyjnym, które umożliwia ostrzeżenie służb ratowniczych, dotarcie do miejsca wypadku i dokładne zlokalizowanie osób, które przeżyły.

UAM.IDE.MVCA.300 Loty nad obszarami wodnymi

- VCA przewożący pasażerów jest certyfikowany:
 - w odniesieniu do wodowania, podczas lotu nad wodą w nieprzyjnym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;
 - w odniesieniu do wodowania lub awaryjnego unoszenia na powierzchni podczas lotu nad wodą w środowisku na morzu innym niż nieprzyjnym, w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;
 - w przypadku ograniczonych operacji nad obszarami wodnymi, jeżeli nie spełniają kryteriów, o których mowa w lit. a) pkt 1 lub lit. a) pkt 2, oraz gdy spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:
 - całkowity czas lotu nad wodą jest dłuższy niż 3 minuty;
 - lądowanie lub start odbywają się nad wodą.

- b) VCA nieprzewożący pasażerów jest certyfikowany:
 - 1) w odniesieniu do wodowania lub awaryjnego unoszenia na powierzchni, podczas lotu nad wodą w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;
 - 2) w przypadku ograniczonych operacji nad obszarami wodnymi, jeżeli nie spełniają kryteriów, o których mowa w lit. b) pkt 1, oraz gdy spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:
 - (i) całkowity czas lotu nad wodą jest dłuższy niż 3 minuty;
 - (ii) lądowanie lub start odbywają się nad wodą.
- c) VCA eksploatowany na wodzie, jest certyfikowany w odniesieniu do prowadzenia operacji na wodzie, oprócz spełnienia kryteriów, o których mowa w lit. a) lub b).
- d) VCA eksploatowany na powierzchniach pływających jest certyfikowany w odniesieniu do operacji na powierzchniach pływających, oprócz spełnienia kryteriów, o których mowa w lit. a) lub b).
- e) Na pokładzie VCA musi znajdować się nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)), który można automatycznie aktywować podczas lotów nad wodą, z wyjątkiem ograniczonych operacji nad obszarami wodnymi.

UAM.IDE.MVCA.305 Kamizelki ratunkowe i pozostałe wyposażenie

- a) Z wyjątkiem przypadków określonych w lit. c) dla lotów nad wodą określonych w pkt UAM.IDE.MVCA.300, VCA musi być wyposażony co najmniej w kamizelkę ratunkową dla każdej osoby na pokładzie, umieszczoną w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której jest przeznaczona, z zapinanym systemem mocowania. Jeśli nie ma możliwości zapewnienia łatwego dostępu do kamizelek ratunkowych z zapinanym systemem mocowania, każda osoba musi mieć na sobie kamizelkę ratunkową lub, jeśli osoba ta jest młodsza niż 24 miesiące, równoważne urządzenie wypornościowe.
- b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie osób w wodzie.
- c) W przypadku lotów nad obszarami wodnymi w nieprzyjnym środowisku na morzu w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, w celu wsparcia działań związanych z nieodnawialnym i odnawialnym źródłem energii oraz wsparcia dla statków:
 - 1) każda osoba znajdująca się na pokładzie musi nosić płaszcz ratunkowy podczas całej operacji, chyba że założono zintegrowane kombinezony ratunkowe, które spełniają łączne wymagania kombinezonu ratunkowego i kamizelek ratunkowych;
 - 2) każda osoba znajdująca się na pokładzie musi nosić kombinezon ratunkowy stosownie do temperatury wody i szacowanego czasu ratowania; poziom izolacji musi być wystarczający względem panujących warunków, przy czym nie może być nadmierny;
 - 3) każda osoba znajdująca się na pokładzie musi posiadać awaryjny system tlenowy (EBS) i otrzymać instrukcje dotyczące jego stosowania.

UAM.IDE.MVCA.310 Tratwy ratunkowe

- a) VCA musi być wyposażony w co najmniej jedną tratwę ratunkową do lotów nad wodą w nieprzyjnym środowisku na morzu w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub musi mieć co najmniej jedną tratwę ratunkową przechowywaną w sposób ułatwiający jej użycie w sytuacji awaryjnej do lotów nad wodą w środowisku na morzu innym niż nieprzyjny w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową. Tratwy ratunkowe muszą mieć wystarczającą pojemność, osobno lub razem, aby pomieścić wszystkie osoby przewożone na pokładzie VCA.
- b) Wszystkie wymagane tratwy ratunkowe muszą umożliwiać ich natychmiastowe użycie w sytuacji awaryjnej.
- c) Każda wymagana tratwa ratunkowa musi być wyposażona co najmniej jeden ELT(S).
- d) Każda wymagana tratwa ratunkowa musi nadawać się do użytku w warunkach morskich, w których dokonano oceny charakterystyki wodowania, unoszenia się na powierzchni i trymowania VCA do celów certyfikacji.
- e) Każda wymagana tratwa musi mieć wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

UAM.IDE.MVCA.311 Wyposażenie ratownicze

- a) VCA użytkowany nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, musi być wyposażony w:
 - 1) wyposażenie sygnalizacyjne wytwarzające sygnały o zagrożeniu;

- 2) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT(S)); oraz
- 3) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające liczbę osób na pokładzie.

UAM.IDE.MVCA.315 Wyposażenie do prowadzenia działań na wodzie

- a) VCA certyfikowany do prowadzenia operacji nad obszarami wodnymi wyposaża się w:
 - 1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania VCA na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz
 - 2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych przewidziane w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

UAM.IDE.MVCA.325 Słuchawki nagłowne

VCA musi być wyposażony w zestaw słuchawkowy z mikrofonem pałkowym lub ich odpowiednik oraz przycisk nadawania na elementach sterowania lotem dla każdego pilota VCA na przydzielonym mu stanowisku.

UAM.IDE.MVCA.330 Sprzęt łączności radiowej

- a) VCA musi być wyposażony w co najmniej jeden system łączności radiowej podłączony do głównego źródła zasilania statku powietrznego i tyle dodatkowych systemów łączności radiowej, ile jest konieczne ze względu na rodzaj wykonywanych operacji i klasę(-y) przestrzeni powietrznej, w której ma być wykonywana operacja.
- b) Sprzęt łączności radiowej musi umożliwiać załogom lotniczym w normalnych warunkach operacyjnych:
 - 1) komunikowanie się z odpowiednimi stacjami naziemnymi z dowolnego punktu na trasie, w tym zmiany kierunku lotu;
 - 2) komunikowanie się z odpowiednimi stacjami kontroli ruchu lotniczego z każdego punktu przestrzeni powietrznej kontrolowanej, w której mają odbywać się operacje lotnicze; oraz
 - 3) odbiór informacji meteorologicznych.
- c) Sprzęt łączności radiowej powinien umożliwiać łączność na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

UAM.IDE.MVCA.345 Wyposażenie nawigacyjne

- a) VCA musi być wyposażony w wyposażenie nawigacyjne umożliwiające wykonywanie lotów zgodnie z VFR w dzień i zgodnie z obowiązującymi wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) VCA musi być wyposażony w wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia możliwości bezpiecznej nawigacji zgodnie z planem lotu przez pozostałe elementy wyposażenia w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia.

UAM.IDE.MVCA.350 Transpondery

Jeżeli wymaga tego klasa przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, VCA użytkowany w trybie VFR w dzień wyposaża się w transponder wtórnego radaru dozorowania (SSR) o wszystkich wymaganych funkcjach.

UAM.IDE.MVCA.355 Zarządzanie bazami danych lotniczych

- a) Operator IAM:
 - 1) zapewnia, aby bazy danych lotniczych, które mają być wykorzystywane w certyfikowanych aplikacjach systemów statków powietrznych, spełniały wymagania dotyczące jakości danych, które są odpowiednie do zamierzonego wykorzystania danych;
 - 2) zapewnia terminowe rozpowszechnianie i aktualizowanie bieżących i niezmiennych baz danych lotniczych wszystkim statkom powietrznym, które ich potrzebują;

- 3) zgłasza dostawcy bazy danych przypadki błędnych, niespójnych lub brakujących danych, co do których można zasadnie oczekiwać, że będą stanowić zagrożenie dla lotu, niezależnie od wszelkich innych wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014. W takich przypadkach operator IAM informuje wszystkich zainteresowanych pracowników i zapewnia, aby dane, których to dotyczy, nie zostały wykorzystane.”.
-