



Air Operations Regulation

Rozporządzenie Komisji (WE) 965/2012 oraz

Rozporządzenia 1178/2011 i 290/2012

Seminarium dla środowiska lotniczego
Warszawa, 24/01/2013

dr inż. Albert ORTYL,
Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego ULC



Cel seminarium

- Standaryzacja poziomu wiedzy uczestników seminarium z zakresu nowych wymagań operacyjnych i personelu pokładowego, wprowadzonych rozporządzeniami (UE) nr 965/2012 oraz 1178/2011 (290/2012)
- Poinformowanie o notyfikacji opt-out
- Zapoznanie z planem wdrażania nowych wymagań oraz zadaniami do wykonania w ramach procesu wdrażania
 - OPS-y
 - CC – personel pokładowy

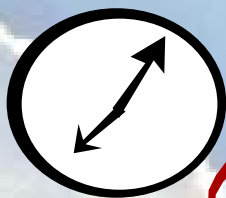


Zastrzeżenie

- Niektóre informacje podawane podczas tej prezentacji są interpretacją ULC/LOL w zakresie implementacji nowych wymagań OPS. Może się zdarzyć, że w przyszłości EASA będzie miała inną interpretację i wówczas ULC będzie musiał zmienić swoje stanowisko



Informacje administracyjne



Punktualność



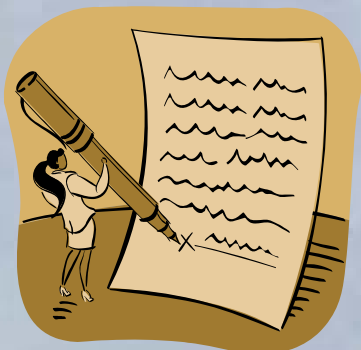
Aktywność



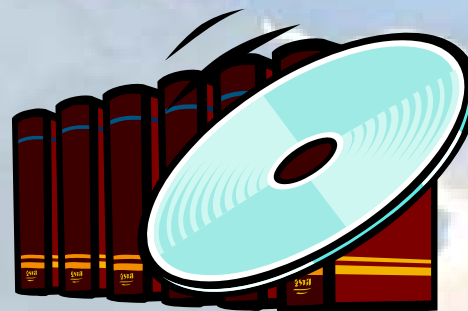
Telefony



Nie palimy



Ocena seminarium



Dokumentacja



Czas trwania Seminarium

- ▶ 10:00 – do oporu
- ▶ 15 min przerwy – co 90 min lub na żądanie





Plan Seminarium

- ⊙ Aktualny stan prawny
- ⊙ Najważniejsze zmiany
- ⊙ Notyfikacja opt-out i plan implementacji
- ⊙ Personel pokładowy – zmiany w systemie
- ⊙ Pytania i odpowiedzi



AKTUALNY STAN PRAWNY



From Annex 6 to EASA OPS

Civil Aviation

ICAO Annex 6

Part I CAT/
aeroplanes

JAR-
OPS 1

EU
OPS

Part II
Intl. G.A.

JAR-OPS 2: corporate
aviation

Part III
Helicopters

JAR-
OPS 3

JAR-OPS 4: aerial work

JAR-OPS 0: Common
requirements for JAR-OPS 2 & 4

G.A. beyond corporate

EASA OPS rules

**Scope
EASA**



**Scope
JAA**



**Scope
ICAO**

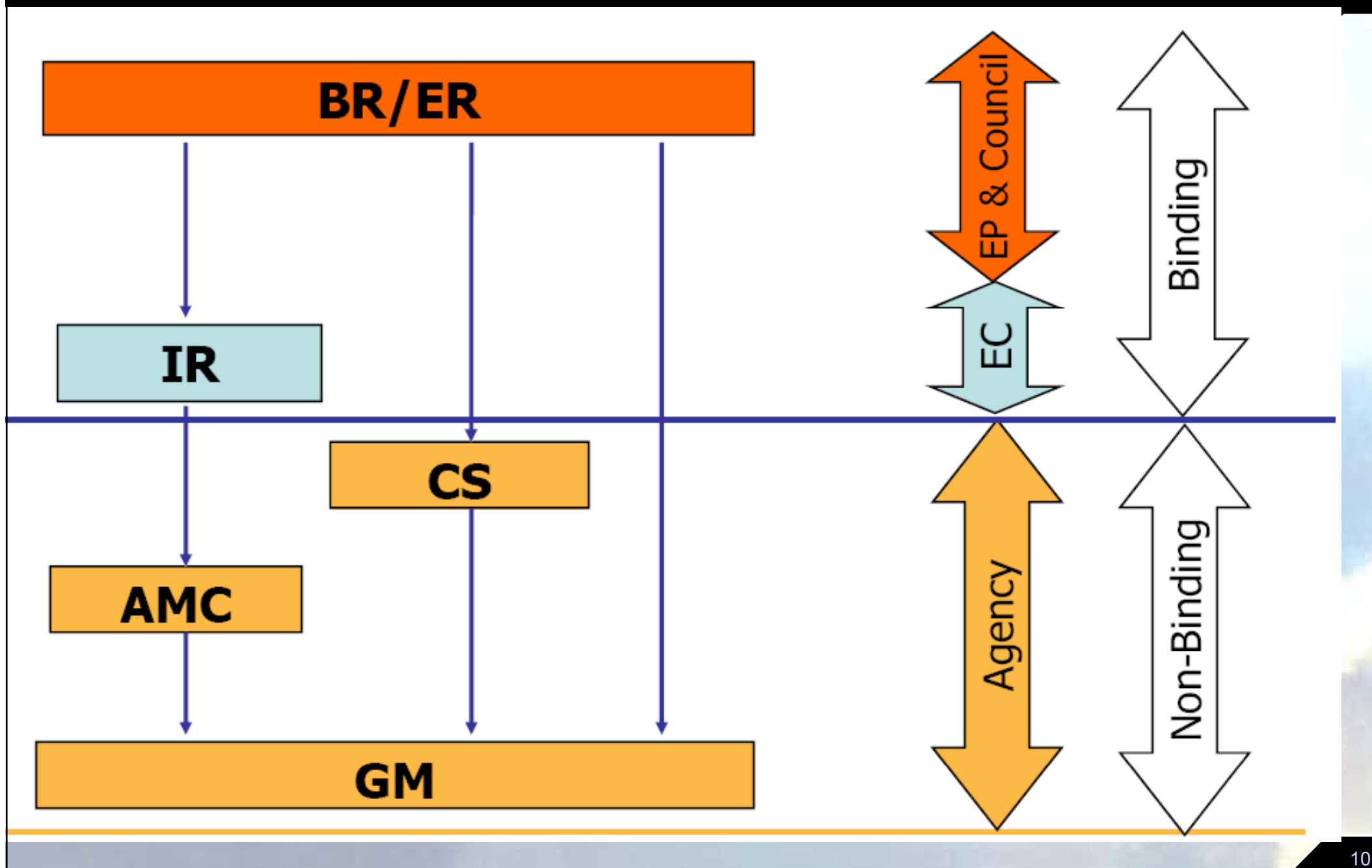


Wprowadzenie do systemu prawa w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego:

- ⊙ Rozporządzenia PE i Rady 216/2008 **BR**
 - ⊙ Rozporządzenie Rady 3922/91 – załącznik III (EU-OPS)
 - ⊙ Rozporządzenie Komisji (WE) 965/2012 **IR**
 - Decyzje Dyrektora wykonawczego EASA (AMC, GM)
 - ⊙ Rozporządzenie Komisji (WE) 1178/2011 oraz 290/2012 **IR**
 - Decyzje Dyrektora wykonawczego EASA (AMC, GM) do Part-ARA i Part-CC
-
- ⊙ Ustawa Prawo Lotnicze
 - ⊙ Rozporządzenia wykonawcze do PL:
 - w sprawie certyfikacji,
 - kontroli przestrzegania przepisów,
 - bezpieczeństwa eksploatacji
 - Rozporządzenie o wdrożeniu JAR-ów

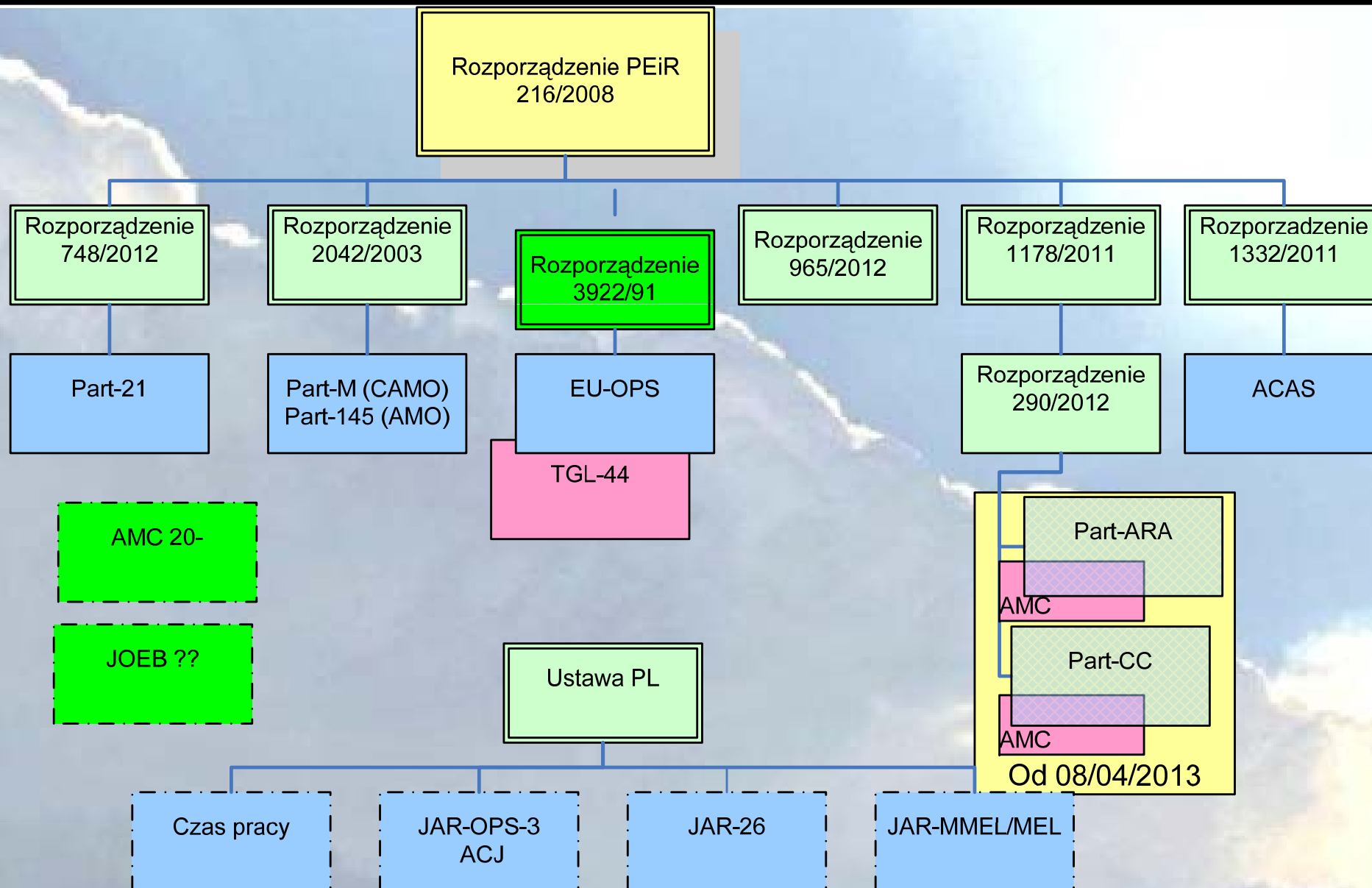


Układ systemu prawa EU



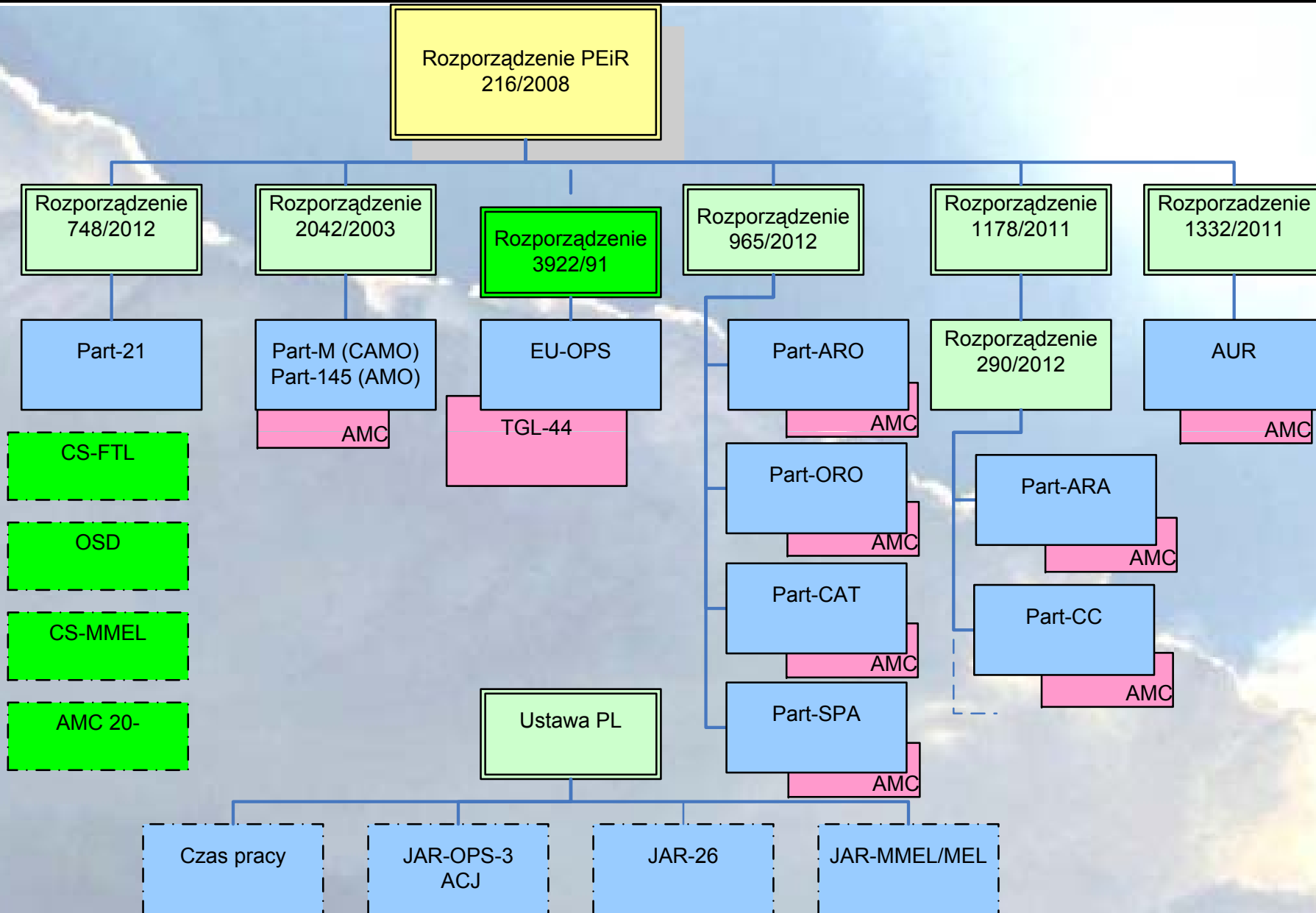


System prawny – obecny





System prawny – przyszły (28/10/2014)





Gdzie to można znaleźć??

EASA Official Publication - Microsoft Internet Explorer provided by Urząd Lotnictwa Cywilnego

http://easa.europa.eu/official-publication/

Plik Edycja Widok Ulubione Narzędzia Pomoc

Ulubione Imluhalinto - EU-OPS LPcompliance1 Legalis Warszawa Sugerowane witryny Galeria obiektów Web Slice Bezpłatna usługa

EASA Official Publication

Official Publication

of the European Aviation Safety Agency

Disclaimer | Copyright

Documents published in the Official Publication of the EASA

- Agency Opinions
- Certification Specifications and related Acceptable Means of Compliance and Guidance Materials
- Acceptable Means of Compliance and Guidance Materials
- Rulemaking Procedure
- Fees

Useful links

- Regulations of the European Parliament and of the Council / Commission Regulations (links to the Official Journal of the European Union)

Official Publication of the European Aviation Safety Agency

Welcome to the Official Publication of the European Aviation Safety Agency.

The Official Publication of the European Aviation Safety Agency contains:

- The Agency's Opinions addressed to the European Commission;
- Certification Specifications (CSs), Acceptable Means of Compliance (AMCs) and Guidance Materials issued by the Agency;
- The procedure as established by the Agency's Management Board for the issuance of AMCs; and
- The amounts of fees levied by the Agency and payable by applicants.

Further explanation on those Agency publications is available on the Agency website. The Agency website also contains the information readers were used to work with prior to the Official Publication of the European Aviation Safety Agency.

To facilitate readers' access, this website also contains links (via EUR-Lex) to the relevant legislation of the European Union and which are published in the Official Journal of the European Union. Such legislation does not however form part of the Official Publication of the European Aviation Safety Agency.



Rozporządzenie podstawowe 216/2008

19.3.2008

EN

Official Journal of the European Union

L 79/1

I

(has adopted under the EC Treaty/Euratom Treaty whose publication is obligatory)

REGULATIONS

REGULATION (EC) No 216/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
of 20 February 2008

on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency,
and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive
2004/36/EC

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE
EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Commu-
nity, and in particular Article 80(2) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission,

Having regard to the Opinion of the Economic and Social
Committee⁽¹⁾,

After consulting the Committee of the Regions,

Acting in accordance with the procedure laid down in Article 251
of the Treaty⁽²⁾,

Whereas:

(1) A high and uniform level of protection of the European
citizen should at all times be ensured in civil aviation, by
the adoption of common safety rules and by measures
ensuring that products, persons and organisations in the
Community comply with such rules and with those
adopted to protect the environment. This should contribute
to facilitating the free movement of goods, persons and
organisations in the internal market.

(2) In addition, third country aircraft operated into, within or
out of the territory where the Treaty applies should be
subject to appropriate oversight at Community level within

⁽¹⁾ OJ C 185, 8.8.2006, p. 106.

⁽²⁾ Opinion of the European Parliament of 14 March 2007 (OJ C 301 E,
13.12.2007, p. 103); Council Common Position of 15 October
2007 (OJ C 277 E, 20.11.2007, p. 8) and Position of the European
Parliament of 12 December 2007; Council Decision of 31 January
2008.

the limits set by the Convention on International Civil
Aviation, signed in Chicago on 7 December 1944 (the
Chicago Convention), to which all Member States are
parties.

(3) The Chicago Convention already provides for minimum
standards to ensure the safety of civil aviation and
environmental protection, relating thereto. Community
essential requirements and rules adopted for their imple-
mentation should ensure that Member States fulfil the
obligations created by the Chicago Convention, including
those vis-à-vis third countries.

(4) The Community should lay down, in line with standards
and recommended practices set by the Chicago Convention,
essential requirements applicable to aeronautical products,
parts and appliances, to persons and organisations involved
in the operation of aircraft, and to persons and products
involved in the training and medical examination of pilots.
The Commission should be empowered to develop the
necessary implementing rules.

(5) It would not be appropriate to subject all aircraft to
common rules, in particular aircraft that are of simple
design or operate mainly on a local basis, and those that are
home-built or particularly rare or only exist in a small
number; such aircraft should therefore remain under the
regulatory control of the Member States, without any
obligation under this Regulation on other Member States to
recognise such national arrangements. However, propor-
tionate measures should be taken to increase generally the
level of safety of recreational aviation. Consideration should
in particular be given to aeroplanes and helicopters with a
low maximum take off mass and whose performance is
increasing, which can circulate all over the Community and

⊙ UCHWALENIE
20.02.2008

⊙ PUBLIKACJA (Dz. Urz. UE, L
79;19.03.2008)

⊙ WEJŚCIE W ŻYCIE
08.04.2008

⊙ OKRES PRZEJŚCIOWY DLA
WYDANIA IR (implementing
rules) 08.04.2012

⊙ Drugie rozszerzenie
(wzmianka) – 1108/2009 –
ATM/ANS (31.12.2012) +
Aerodrome (31.12.2013 r.)



Art. 4 (1a) Podstawowe zasady i stosowalność

- 1. Następujące Statki powietrzne – włącznie ze wszystkimi zainstalowanymi na nich wyrobami, częściami i akcesoriami – powinny spełniać wymagania wynikające z przepisów niniejszego rozporządzenia (czyli 216 i IR).**
 - a) zaprojektowane lub wyprodukowane przez organizację, nad którą Agencja lub państwo członkowskie sprawuje nadzór w zakresie bezpieczeństwa; lub



Art. 4 (1b) Podstawowe zasady i stosowalność

b) zarejestrowane w państwie członkowskim,

chyba że odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem przez nie wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa została przeniesiona na państwo trzecie i że statki te nie są użytkowane przez użytkownika wspólnotowego; lub

I tutaj jest większość naszych podmiotów



Art. 4 (1c) Podstawowe zasady i stosowalność

zarejestrowane w państwie trzecim

i użytkowane przez użytkownika, nad którego działalnością nadzór sprawuje państwo członkowskie,

lub użytkowane w celu:

- przylotu na terytorium Wspólnoty,
- wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego

przez użytkownika mającego siedzibę lub zamieszkałego na terytorium Wspólnoty; lub



Art. 4 (1d) Podstawowe zasady i stosowalność

zarejestrowane w państwie trzecim
lub zarejestrowane w państwie członkowskim, które
odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem
wymagań wynikających z przepisów
bezpieczeństwa przeniosło na państwo trzecie

i użytkowane w celu:

- przylotu na terytorium Wspólnoty,
- wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego

przez użytkownika z państwa trzeciego;



Art. 7 Piloci

1. Piloci uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), oraz szkoleniowe urządzenia symulacji lotu, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie tych pilotów spełniają odnośne „zasadnicze wymagania” określone w załączniku III.

2. Z wyjątkiem osób odbywających szkolenie, czynności pilota może wykonywać jedynie osoba posiadająca licencję i świadectwo lekarskie stosowne do przeprowadzanej operacji.

Licencję pilota może otrzymać jedynie osoba spełniająca wymagania przepisów ustanowionych w celu zapewnienia spełniania zasadniczych wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych, kompetencji językowych i doświadczenia określonych w załączniku III.

Danej osobie wydaje się świadectwo lekarskie jedynie wówczas, gdy spełnia ona wymagania wynikające z przepisów ustanowionych w celu zapewnienia spełniania zasadniczych wymagań dotyczących sprawności fizycznej i psychicznej określonych w załączniku III. To świadectwo lekarskie może zostać wydane przez lekarzy orzeczników przeprowadzających badania lotniczo-lekarskie lub przez centra medycyny lotniczej.



Art. 4 (1b) Podstawowe zasady i stosowalność

b) zarejestrowane w państwie członkowskim,

chyba że odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem przez nie wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa została przeniesiona na państwo trzecie i że statki te nie są użytkowane przez użytkownika wspólnotowego; lub



Art. 4 (1c) Podstawowe zasady i stosowalność

zarejestrowane w państwie trzecim

i użytkowane przez użytkownika, nad którego działalnością nadzór sprawuje państwo członkowskie,

lub użytkowane w celu:

- przylotu na terytorium Wspólnoty,
- wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego

przez użytkownika mającego siedzibę lub zamieszkałego na terytorium Wspólnoty; lub



Art. 8. Operacje lotnicze

1. Użytkowanie statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), spełnia zasadnicze wymagania ustanowione w załączniku IV.

2. Użytkownicy prowadzący działalność zarobkową wykazują swoją zdolność i środki umożliwiające wywiązywanie się z obowiązków związanych z ich przywilejami, chyba że przepisy wykonawcze stanowią inaczej. Tę zdolność oraz środki uznaje się przez wydanie certyfikatu. Przywileje przyznane użytkownikowi oraz zakres jego działalności określa się w certyfikacie.

3. Użytkownicy prowadzący niezarobkową działalność przy użyciu skomplikowanego technicznie statku powietrznego z napędem silnikowym oświadczają, że dysponują zdolnością i środkami umożliwiającymi im wywiązywanie się z obowiązków związanych z użytkowaniem tego statku powietrznego, chyba że przepisy wykonawcze stanowią inaczej.



Art. 4 (1b) Podstawowe zasady i stosowalność

b) zarejestrowane w państwie członkowskim,

chyba że odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem przez nie wymagań wynikających z przepisów bezpieczeństwa została przeniesiona na państwo trzecie i że statki te nie są użytkowane przez użytkownika wspólnotowego; lub

43



Art. 4 (1c) Podstawowe zasady i stosowalność

zarejestrowane w państwie trzecim

i użytkowane przez użytkownika, nad którego działalnością nadzór sprawuje państwo członkowskie,

lub użytkowane w celu:

- przylotu na terytorium Wspólnoty,
- wykonania lotu na jej terytorium oraz odlotu z niego

przez użytkownika mającego siedzibę lub zamieszkałego na terytorium Wspólnoty; lub

44



Personel pokładowy

4. Personel pokładowy uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku IV. Personel uczestniczący w prowadzeniu działalności zarobkowej musi posiadać zaświadczenie określone wstępnie w załączniku III części O lit. d) OPS.1.1005, przedstawionym w rozporządzeniu (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾; według uznania państw członkowskich, zaświadczenie takie może zostać wydane przez zatwierdzonych użytkowników lub organizacje szkoleniowe.



Załącznik IV



Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, o których mowa w art. 8

1. *Przepisy ogólne*

- 1.a. Nie jest dozwolone wykonywanie lotu, jeżeli członkowie załogi oraz, w stosownych przypadkach, cały pozostały personel operacyjny biorący udział w przygotowaniu i wykonaniu lotu nie są zaznajomieni z obowiązującymi ustawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich swoich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, dla lotnisk, które planuje się wykorzystać, i dla związanych z nimi urządzeń żeglugi powietrznej.
- 1.b. Lot musi być wykonywany w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkowania w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej. Aby to ułatwić, należy udostępnić system oparty o listę kontrolną czynności, której używać będą, w stosownych przypadkach, członkowie załogi we wszystkich fazach operacji statku powietrznego w warunkach i sytuacjach normalnych, niebezpiecznych i awaryjnych. Należy ustanowić procedury obowiązujące we wszelkich możliwych do przewidzenia sytuacjach awaryjnych.
- 1.c. Przed każdym lotem muszą być określone role i zadania każdego członka załogi. Dowódca statku powietrznego musi być odpowiedzialny za eksploatację i bezpieczeństwo statku powietrznego oraz za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunku znajdującego się na pokładzie.
- 1.d. Nie jest dozwolone przewożenie w jakimkolwiek statku powietrznym przedmiotów lub substancji, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska, tj. niebezpiecznych towarów, broni i amunicji, chyba że zastosowane zostaną szczególne procedury i instrukcje bezpieczeństwa w celu zmniejszenia związanego z tym ryzyka.



Art. 11 Uznawanie certyfikatów

1. Państwa członkowskie, bez dodatkowych wymagań technicznych ani ocen, uznają certyfikaty przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Jeżeli początkowe uznanie nastąpiło w konkretnym celu lub celach, wszelkie kolejne uznania również następują w tym samym celu lub celach.

2. Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek jednego z państw członkowskich lub Agencji może rozpocząć procedurę, o której mowa w art. 65 ust. 7, po to, by podjąć decyzję, czy certyfikat wydany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem skutecznie spełnia jego wymagania i przepisy wykonawcze do niego.

W przypadku niespełniania wymogów lub spełniania ich w sposób nieskuteczny Komisja wymaga, aby podmiot wydający certyfikat podjął stosowne działania naprawcze i zastosował środki zabezpieczające takie jak ograniczenie ważności lub zawieszenie certyfikatu. Ponadto przepisy ust. 1 przestają mieć zastosowanie do certyfikatu od daty powiadomienia państwa członkowskiego o decyzji Komisji.



Art. 14 Zapewnienie elastyczności podejścia

1. Przepisy niniejszego rozporządzenia oraz przepisy wykonawcze do niego nie stanowią przeszkody do niezwłocznego podjęcia przez państwo członkowskie działań w razie wystąpienia problemu bezpieczeństwa związanego z wyrobem, osobą lub organizacją objętymi niniejszym rozporządzeniem.

Państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Agencję, Komisję i inne państwa członkowskie o podjętych środkach i przyczynach ich zastosowania.

2. a) Agencja ocenia, czy problem bezpieczeństwa może zostać rozwiązany w ramach kompetencji, które zostały jej przyznane zgodnie z art. 18 lit. d). Jeżeli tak, Agencja może, w terminie jednego miesiąca od otrzymania powiadomienia zgodnie z ust. 1, podjąć odpowiednią decyzję.
- b) Jeżeli Agencja uzna, że problem bezpieczeństwa nie może zostać rozwiązany zgodnie z lit. a), Agencja w okresie, o którym mowa w lit. a), wydaje zalecenie zgodnie z art. 18 lit. b), w którym stwierdza, czy niniejsze rozporządzenie lub przepisy wykonawcze do niego powinny zostać zmienione i czy notyfikowane środki powinny zostać wycofane czy też utrzymane.



4. W przypadku zaistnienia ograniczonych w czasie nieprzewidzianych, pilnych okoliczności lub potrzeb związanych z użytkowaniem państwa członkowskie mogą zezwolić na odstępstwo od istotnych wymagań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wykonawczych do niego, pod warunkiem że odstępstwa nie mają negatywnego wpływu na poziom bezpieczeństwa. Agencja, Komisja i inne państwa członkowskie są powiadamiane o wszelkich takich wyłączeniach, gdy są one powtarzane lub gdy zezwolono na nie na okres dłuższy niż dwa miesiące.

5. Agencja ocenia, czy odstępstwa notyfikowane przez państwo członkowskie są mniej restrykcyjne niż mające zastosowanie przepisy Wspólnoty i w terminie jednego miesiąca od notyfikacji wydaje zalecenie zgodnie z art. 18 lit. b), w którym stwierdza, czy te wyłączenia są zgodne z ogólnymi celami niniejszego rozporządzenia lub wszelkich innych przepisów prawa wspólnotowego dotyczącymi bezpieczeństwa.

Jeżeli odstępstwo nie jest zgodne z ogólnym celem niniejszego rozporządzenia lub jakichkolwiek innych przepisów prawa wspólnotowego dotyczących bezpieczeństwa, Komisja decyduje o odmowie zgody na odstępstwo zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 7. W takim przypadku zainteresowane państwo członkowskie odwołuje zezwolenie na odstępstwo.



6. W przypadku gdy, stosując inne sposoby, można osiągnąć poziom ochrony równoważny z poziomem osiągniętym przy zastosowaniu przepisów wykonawczych do niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie mogą, stosując zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową, udzielić zezwolenia na odstępstwo od tych przepisów wykonawczych.

W takich przypadkach zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Agencję i Komisję o zamiarze udzielenia tego zezwolenia oraz wskazuje powody uzasadniające konieczność odstąpienia od danego przepisu, jak też warunki określone w celu zapewnienia, że zostanie osiągnięty równoważny poziom ochrony.

7. W terminie dwóch miesięcy od notyfikacji zgodnie z ust. 6 Agencja wydaje – zgodnie z art. 18 lit. b) – zalecenie, w którym stwierdza, czy zezwolenie proponowane zgodnie z ust. 6 spełnia wymagania ustanowione w przywołanym ustępie.



Art. 22 Certyfikacja operacji lotniczych

1. Agencja reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problem mający wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych przez określenie działań naprawczych i rozpowszechnienie odpowiednich informacji, także w odniesieniu do państw członkowskich.

2. W odniesieniu do ograniczeń czasu lotu:

CS-FTL

- a) Agencja wydaje obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne w celu zapewnienia spełnienia zasadniczych wymagań oraz, w stosownych przypadkach, wymagań wynikających z właściwych przepisów wykonawczych. Początkowo przepisy wykonawcze obejmują wszystkie istotne postanowienia części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, z uwzględnieniem najnowszych ustaleń naukowych i technicznych;
- b) państwo członkowskie może zatwierdzić indywidualne programy określające czas lotu użytkowników, które różnią się od specyfikacji certyfikacyjnych, o których mowa w lit. a). W tym przypadku dane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Agencję, Komisję



Art. 70 Wejście w życie

Artykuły 5, 6, 7, 8, 9 i 10 mają zastosowanie od dat określonych w odpowiadających im przepisach wykonawczych (IR), ale nie później niż dnia 8 kwietnia 2012 r.

Art. 5 Zdatność do lotu (już weszło)

Art. 6 Zasadnicze wymagania w zakresie ochrony środowiska

Art. 7 Piloci - 1178/2011, 290/2012

Art. 8 Operacje lotnicze – 965/2012 + kolejne Opinie

Art. 9 Statki powietrzne użytkowane przez użytkownika z państwa trzeciego w celu przylotu na terytorium Wspólnoty, odbycia lotu na jej terytorium lub odlotu z niego – Opinia (Part-TCO)

Art. 10 Nadzór i egzekwowanie przepisów -



Rozporządzenia wykonawcze (IR)

- ⊙ Komisja Europejska przyjmuje standardy do implementacji wymagań podstawowych
- ⊙ Rozporządzenia wykonawcze (IR) są/będą przyjęte przez Komisję Europejską zgodnie z procedurami komisji
- ⊙ Rozporządzenia te ustanowią wspólne standardy w obszarze operacji lotniczych w ten sposób, że:
 - Spełniają cele i zasady określone w wymaganiach podstawowych
 - Są zgodne z SARP ICAO
- ⊙ Definiują „Kompetentny Nadzór” do egzekwowania funkcji, stanowienia przepisów oraz procedur ich implementacji



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2042/2003

z dnia 20 listopada 2003 r.

w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu wykonujących takie zadania

Zmieniane Rozporządzeniami:

707/2006, z dnia 8 maja 2006 r.

376/2007 z dnia 30 marca 2007 r.

1056/2008 z dnia 27 października 2008 r.

127/2010 z dnia 5 lutego 2010 r.

962/2010 z dnia 26 października 2010 r.

1149/2011 z dnia 21 października 2011

539/2012 z dnia 5 lipca 2012 r.

Jest przepisem wykonawczym do Art. 5 Rozporządzenia podstawowego

Part-M

Part-145

Part-66

Part-147



Rozporządzenie 748/2012

z dnia 3 sierpnia 2012 r.

**ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji
statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów,
części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i
ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji
organizacji projektujących i produkujących**

c) „Part 21”, załączony to niniejszego rozporządzenia, oznacza wymagania i procedury dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia oraz organizacji projektujących i produkujących;

Part-21



Rozporządzenie 1332/2011

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1332/2011

z dnia 16 grudnia 2011 r.

**ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni
powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania
kolizjom w powietrzu**

Part-AUR

Decyzja 2012/002/R - AMC

ACAS II 7.1



Rozporządzenie nr 1178/2011

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. zmienione rozporządzeniem (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. w sprawie załóg lotniczych:

- a) reguluje wszelkie zagadnienia związane ze szkoleniem, egzaminowaniem, badaniami lekarskimi oraz licencjonowaniem personelu lotniczego (pilotów oraz **personelu pokładowego**) oraz stanowi zbiór wymagań stawianych organizacjom szkoleniowym, centrom medycyny lotniczej oraz operatorom szkoleniowych urządzeń symulacji lotu;
- b) część ARA rozporządzenia określa wymagania stawiane Krajowym Nadzorem Lotniczym w ww. zakresie;



AMC & GM

Decyzje Dyrektora Wykonawczego EASA wprowadzające akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) i materiały doradcze (GM):

- Decyzja nr 2011/015/R z dnia 15 grudnia 2011 r. – AMC i GM do Części-MED (**61 stron**);
- Decyzja nr 2011/016/R z dnia 15 grudnia 2011 r. – AMC i GM do Części-FCL (**562 strony**);
- Decyzja nr 2012/005/R z dnia 19 kwietnia 2012 r. – GM do Części-CC (**4 strony**);
- Decyzja nr 2012/006/R z dnia 19 kwietnia 2012 r. – AMC i GM do Części-ARA (**61 stron**);
- Decyzja nr 2012/007/R z dnia 19 kwietnia 2012 r. – AMC i GM do Części-ORA (**68 stron**);



Terminy stosowania oraz odroczenia 1178/2011

Rozporządzenie UE nr 1178/2011 miało być stosowane od dnia 8 kwietnia 2012 r.

Komisja Europejska przesądziła jednak o możliwości zastosowania rocznego odroczenia (tzw. *horizontal opt-out*) w odniesieniu do wszystkich wymagań zawartych w załącznikach do ww. rozporządzenia **do dnia 8 kwietnia 2013 r.**, z którego polski nadzór skorzystał i co zostało zgłoszone do KE i EASA w notyfikacji (za wyj. pkt-u FCL.020 Załącznika I – stosowany od 8 kwietnia 2012r.)



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) 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

ISSN 1977-0766

Dziennik Urzędowy L 296 Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 55

25 października 2012

Spis treści

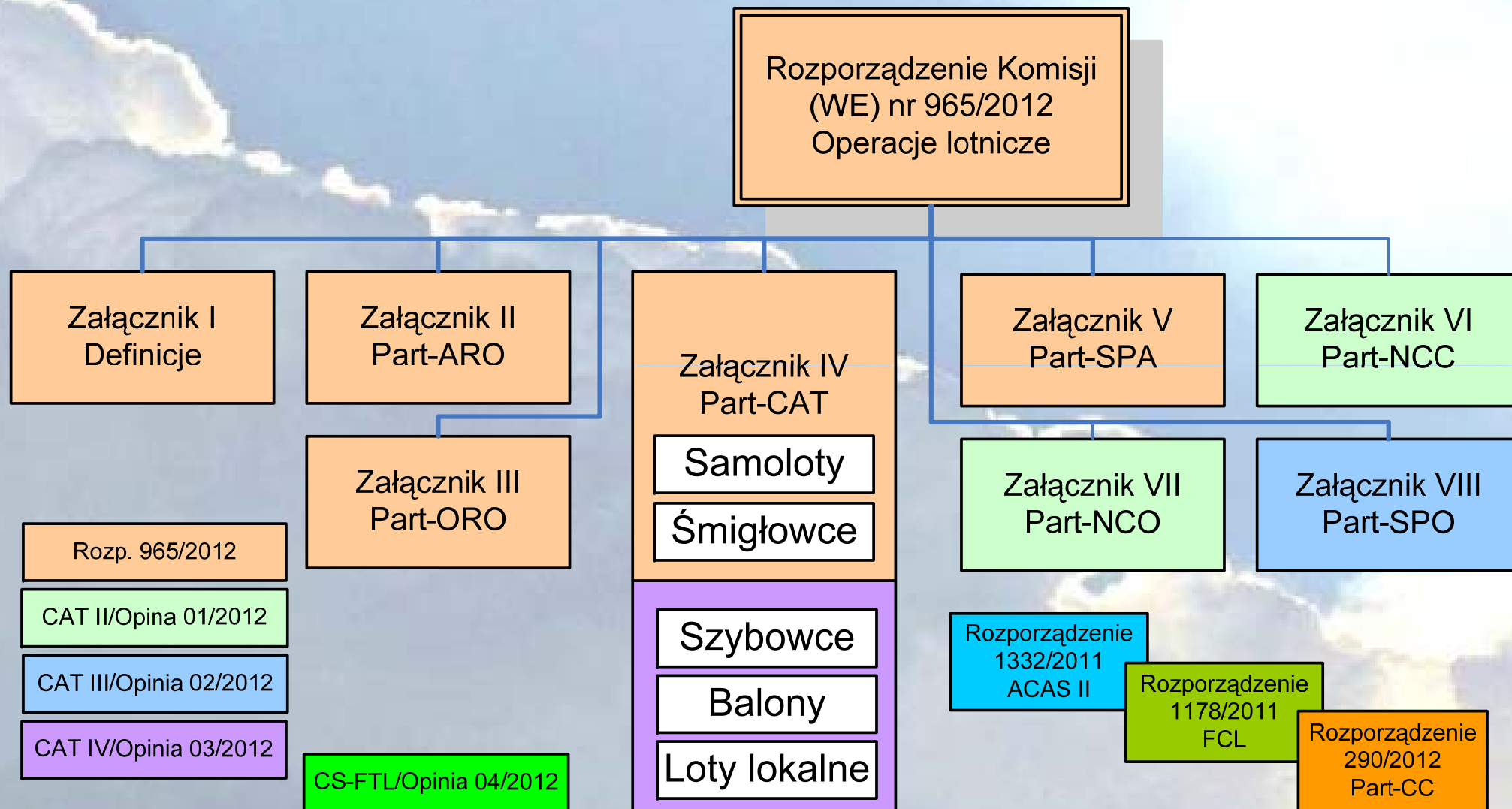
II Akty o charakterze ustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ 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 1



Struktura nowych przepisów EU w zakresie operacji lotniczych





KLUCZOWE ZAPISY



Art. 1 Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu samolotów i śmigłowców,
2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również szczegółowe przepisy dotyczące warunków wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów operatorów statków powietrznych



Art. 5 Operacje lotnicze

1. Operatorzy wykorzystują statek powietrzny do celów operacji zarobkowego transportu lotniczego (zwanymi dalej „operacjami CAT”) tylko zgodnie z załącznikami III (Part-ORO) i IV (Part-CAT)
2. Operatorzy CAT przestrzegają odpowiednich przepisów załącznika V (Part-SPA) podczas eksploatacji:



Art. 6 Odstępstwa

1. Operacje CAT rozpoczynające się i kończące na tym samym lotnisku/w tym samym miejscu operacji lotniczej, prowadzone przy użyciu samolotów w klasie osiągow B lub śmigłowców nieskomplikowanych, nie podlegają wymogowi zgodności z załącznikami III (Part-ORO) i IV (Part-CAT).

Podlegają one jednak następującym wymogom:

- a) w odniesieniu do samolotów – wymogom określonym w rozporządzeniu (EWG) nr 3922/91 i w powiązanych z nim przepisach przyznanych poszczególnym państwom w oparciu o zasady bezpieczeństwa przeprowadzone przez właściwe organy państwa
- b) w odniesieniu do śmigłowców – wymogom krajowym.

I dlatego na schemacie w dalszym ciągu było przywoływane rozporządzenie 3922/91 oraz JAR-OPS-3

„Samoloty w klasie osiągow B” oznaczają samoloty z napędem śmigłowym, o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich wynoszącej 9 lub mniejszej i maksymalnej masie startowej wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej.



Cd – statki „dziwne”

- 2. W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wykorzystuje się w ramach operacji CAT na warunkach określonych w decyzji Komisji C(2009) 7633 z dnia 14 października 2009 r. Każdą zmianę w tych operacjach, która ma wpływ na warunki ustanowione w tej decyzji, należy przed jej wprowadzeniem zgłosić Komisji i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „agencją”).
- Państwo członkowskie, inne niż ad... skorzystać z odstępstwa przewidzi... i agencji przed skorzystaniem z od... stopniu zmiana lub planowany spo... warunków ustanowionych w decyzj... wpływ na wstępną ocenę bezpiecz... decyzji. Jeżeli ocena wykazuje, że... nie odpowiadają wstępnej ocenie k... decyzji C(2009) 7633, dane państw... odstępstwo zgodnie z art. 14 ust. 6



Art. 5 Operacje lotnicze

1. Operatorzy wykorzystują statek powietrzny do celów operacji zarobkowego transportu lotniczego (zwanych dalej „operacjami CAT”) tylko zgodnie z załącznikami III (Part-ORO) i IV (Part-CAT)
2. Operatorzy CAT przestrzegają odpowiednich przepisów załącznika V (Part-SPA) podczas eksploatacji:



O co tutaj chodzi??

5. Ustępy 2 i 3 nie mają zastosowania do statków powietrznych, o których mowa w załączniku II, z wyjątkiem statków powietrznych, o których mowa w załączniku II lit. a) pkt (ii), lit. d) i h) w sytuacjach, gdy statki takie użytkowane są do celów zarobkowego przewozu lotniczego.

7633

5.2 – SP powinny posiadać certyfikat typu, CofA, itd

ZAŁĄCZNIK II

Statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 4

Artykuł 4 ust. 1, 2 i 3 nie mają zastosowania do statków powietrznych objętych co najmniej jedną spośród kategorii określonych poniżej:

- a) historyczne statki powietrzne spełniające poniższe kryteria:
 - (ii) statki powietrzne o niewątpliwym znaczeniu historycznym, związane z:
 - udziałem w ważnym wydarzeniu historycznym, lub
 - istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa, lub
 - istotną rolą, jaką odgrywały w siłach zbrojnych państwa członkowskiego;
- d) statki powietrzne wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że jest to typ statku powietrznego, którego standard projektu został przyjęty przez Agencję;
- h) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) lub d) powyżej, których projekt struktury jest podobny do projektu struktury oryginalnego statku powietrznego;



Art. 6.5 Odstępstwa - SEA

5. W drodze odstępstwa od CAT.POL.A.300 lit. a) załącznika IV, samoloty jednosilnikowe wykorzystywane w ramach operacji CAT eksploatuje się w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (Instrument Meteorological Conditions, IMC) zgodnie z warunkami określonymi w istniejących zwolnieniach przyznanych państwu członkowskiemu zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91. **W Polsce nikt o to nie wystąpił**

Każdą zmianę w użytkowaniu tych samolotów, która ma wpływ na warunki ustanowione w tych zwolnieniach, należy przed jej wprowadzeniem zgłosić Komisji i agencji. Komisja i agencja ocenią proponowaną zmianę zgodnie z art. 14 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008



Art. 7 Certyfikat przewoźnika lotniczego

1. Certyfikaty przewoźnika lotniczego (Air Operator Certificates, AOC) wydane przez dane państwo członkowskie operatorom samolotów przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3922/91, uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Niemniej jednak **nie później niż dnia 28 października 2014 r.:**

- a) operatorzy dostosowują swoje systemy zarządzania, programy szkoleniowe, procedury i podręczniki, tak aby były one zgodne, odpowiednio, z załącznikami III, IV i V;
- b) AOC zostają zastąpione certyfikatami wydanymi zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.



Art. 7(2)

2. Certyfikaty AOC w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego (CAT) z wykorzystaniem śmigłowców wydane przed datą obowiązywania tego Rozporządzenia muszą być poddane procesowi „konwersji” na zgodne z tym Rozporządzeniem, w zgodności z raportem konwersji ustanowionym przez Państwo Członkowskie, które certyfikat wydało i w konsultacji z Agencją.



Raport konwersji

Raport konwersji” powinien opisywać:

- a) Wymagania krajowe na podstawie których wydano AOC
- b) zakres uprawnień przyznanych operatorowi;
- c) różnice między wymogami krajowymi, na podstawie których wydano AOC, a wymogami określonymi w załącznikach III, IV i V, wraz ze wskazaniem sposobu i terminu nałożenia na operatorów wymogu zapewnienia pełnej zgodności z tymi załącznikami.

Raport konwersji zawiera kopie wszelkich dokumentów potwierdzających elementy określone w lit. a)–c), wraz z kopiami stosownych krajowych wymogów i procedur.



Art. 8. FTL

Ograniczenia czasu lotu i służby podlegają następującym wymagom:

- a) w odniesieniu do samolotów – wymogom określonym w art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i w części Q załącznika III do tego rozporządzenia;
- b) w odniesieniu do śmigłowców – wymogom krajowym.



Art. 9 MEL

Wykazy wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment Lists, MEL) zatwierdzone przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia odpowiednio przez państwo operatora lub rejestracji uznaje się za zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a operator, który otrzymał zatwierdzenie, może z nich w dalszym ciągu korzystać.

Po rozpoczęciu stosowania niniejszego rozporządzenia wszystkie zmiany dotyczące MEL wprowadza się zgodnie z ORO.MLR.105 załącznika III.



Art. 10 Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 28 października 2012 r.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 akapit drugi państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów załączników I–V **do dnia 28 października 2014 r.**

W przypadku gdy państwo członkowskie korzysta z tej możliwości, powiadamia o tym Komisję i agencję. W powiadomieniu podaje się uzasadnienie dla tego rodzaju odstępstwa oraz długość okresu korzystania z niego, jak również określa się program wdrożenia obejmujący planowane działania i stosowne ramy czasowe.

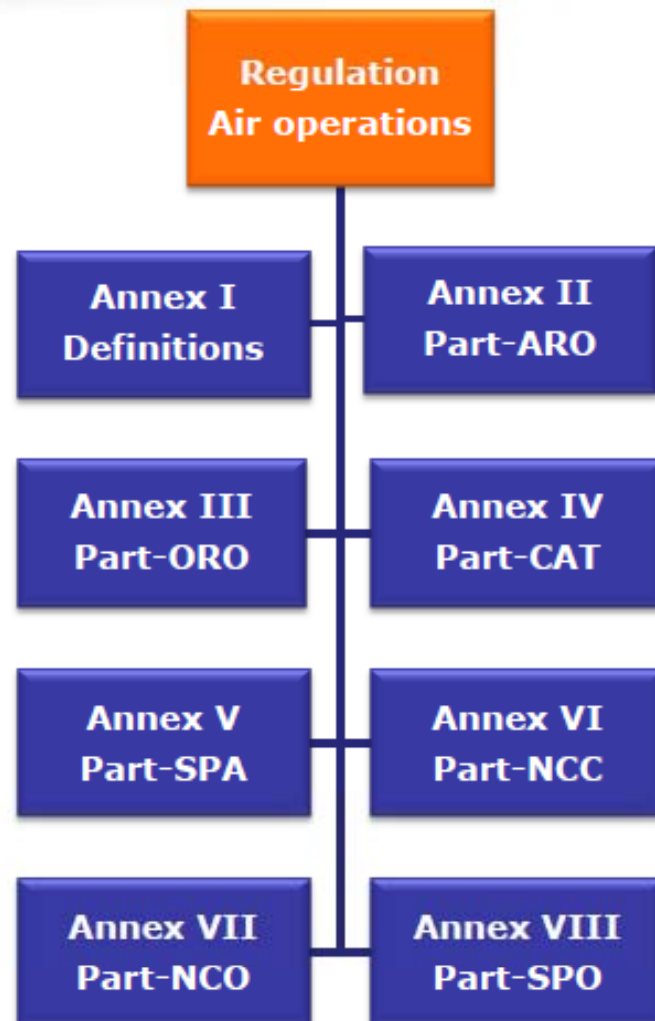


Opt-out

- Polska wystąpiła do Komisji Europejskiej i EASA z notyfikacją woli przesunięcia terminu obowiązywania niniejszego rozporządzenia do dnia 28/10/2014 r. w całości.
- Jednocześnie Polska przesłała raport konwersji AOC śmigłowcowych (cz. I) oraz „Plan implementacji” nowych przepisów w Polsce.
- Szczegóły dotyczące zaproponowanego planu implementacji omówimy później.



Air OPS Regulation development phases



Phase OPS I : Opinion (04/2011)

- **Part-ARO:** Authority requirements - OPS
- **Part-ORO:** Organisation requirements - OPS
- **Part-CAT:** Commercial air transport operations
Aeroplanes & Helicopters
- **Part-SPA:** Operations requiring specific approvals

Phase OPS II: Opinion (01/2012)

- **Part-NCC:** non-commercial operations with complex motor-powered aircraft (CMPA)
- **Part-NCO:** non-commercial operations with other than CMPA

Phase OPS III : Opinion (02/2012)

- **Part-SPO:** specialised operations, e.g. aerial work

Phase OPS IV : Opinion under development

- **Part-CAT:** sailplanes, balloons and A & A operations



Rule development in 4 phases

	Phase OPS I	Phase OPS II	Phase OPS III	Phase OPS IV
Cover Reg.				
Definitions				
Part-ARO				
Part-ORO				
Part-CAT	A, H			S, B, A-to-A
Part-SPA				
Part-NCC				
Part-NCO				
Part-SPO				

	initial version
	amendment



Co jest co?

1. definicje wykorzystywane w dokumentach powiązanych (**Załącznik I – Definicje**);
2. wymagania dla nadzorów lotniczych w obszarze operacji lotniczych (**Załącznik II - Part-ARO**);
3. wymagania dla operatorów lotniczych wykonujących działalność komercyjną (w rozumieniu definicji zawartej w Rozporządzeniu 216/2008) oraz niekomercyjną działalność lotniczą z wykorzystaniem skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym (**Załącznik III - Part-ORO**);
4. wymagania techniczne dla operacji w zarobkowym przewozie lotniczym z wykorzystaniem samolotów i śmigłowców (**Załącznik IV - Part-CAT/A,H + docelowo S, B , A-to-A**) ;
5. wymagania dla operacji wymagających zezwoleń szczególnych (**Załącznik V - Part-SPA**).



OPS - gdzie aktualnie jesteśmy?

- ⊙ OPS I CAT z wykorzystaniem samolotów i śmigłowców (bez lotów A-A)
 - Rozporządzenie zaakceptowane 5/10/2012
 - Publikacja – 25 październik 2012
 - Wejście w życie – 3 dni po publikacji (28/10/2012)
 - PC mogą przesunąć datę stosowalności nawet o 2 lata
 - Istniejące przepisy pozostają w mocy w okresie przejściowym
 - Decyzja zawierająca AMC/GM opublikowana zaraz po publikacji IR w Dzienniku Urzędowym.



➤ **“NCC/NCO package”**

- amending cover regulation OPS including minor amendments to
 - Annex I Definitions
 - Annex II Part-ARO
 - Annex III Part-ORO
 - Annex V Part-SPA
- Annex VI Part-NCC
- Annex VII Part-NCO

- under adoption process by EASA Committee
- next step: translations
- 3-year opt-out



➤ **“SPO package”**

- amending cover regulation OPS including amendments to
 - Annex II Part-ARO
 - Annex III Part-ORO
- Annex VIII Part-SPO

- under discussion by EASA Committee



➤ **“CAT A-A and Sailplane and Balloon package”**

- amending cover regulation OPS including amendments to
 - Annex II Part-ARO
 - Annex III Part-ORO
 - Annex IV Part-CAT
- amending cover regulation Air crew including amendments to
 - Annex VII Part-ORA
- EASA Opinion published
- not yet tabled with EASA Committee



Documents' status

	Publication planned for 4q/2012	Adopted in EASA Committee	Discussed in EASA Committee	To be discussed in EASA Committee
	Phase OPS I	Phase OPS II	Phase OPS III	Phase OPS IV
Cover Reg.				
Definitions				
Part-ARO				
Part-ORO				
Part-CAT	A, H			S, B, A-to-A
Part-SPA				
Part-NCC				
Part-NCO				
Part-SPO				

IR:

- Rule development finalised
- IR to be published in the Official Journal

AMC/GM:

- Rule development finalised/ final stage
- Will be published when IR are published



Rule applicability

	CAT operator	NCC operator	NCO operator	SPO operator	NAA
Cover Reg.					
Definitions					
Part-ARO					
Part-ORO				Com/non-com CMPA	
Part-CAT					
Part-SPA					
Part-NCC					
Part-NCO					
Part-SPO					



**TEN PRZEPIS TO JESZCZE
NIE KONIEC 😊**

TRWAJĄ DALSZE PRACE!



2012 – prowadzone prace

- **FTL for CAT operations by aeroplane (OPS.055/RMT.0322,0440)**
 - Opinion under preparation
 - Publication of Opinion 04/2012 z 01/10/2012

- **Further FTL tasks that have started/ are starting 2012**
 - FTL for CAT operations of emergency medical services (EMS) of aeroplanes and helicopters (RMT.0346)
 - FTL for CAT operations - air taxi and single-pilot operations (aeroplane) (RMT.0429)



2012 – prowadzone prace

Tasks including NPA or CRD publication in 2012

- **Sterile flight deck procedures (RMT.0416, 0417)**
 - NPA closed for comments by 11 October 2012
- **Guidance material for development of a safety risk assessment for flight operations with known or forecast volcanic cloud contamination (RMT.0460)**
 - transposition of the related ICAO Document and work as requested by stakeholders in response to A-NPA 2011-06
 - leads to AMC/GM
 - NPA open for comments until 19 October 2012



2012 – prowadzone prace

➤ **Electronic Flight Bags (RMT.0001)**

- NPA 2012-02 closes for comments on 18 June

➤ **SAFA/SACA (RMT.0385, 0435, 0441)**

- Rule material dealing with the qualification of ramp inspectors, the approval of training organisations and the ramp inspection procedures
- Objective: harmonisation and standardisation of ramp inspections
- NPA under preparation and publication expected this year



2012 – prowadzone prace

- **Transfer of JAA cabin safety tasks (RMT.0327, 0328)**
 - Incapacitation and replacement of Senior cabin crew members
 - Communication between a person on board the aeroplane and aerodrome emergency services during ground operations with passengers on board and in the absence of flight crew members
 - NPA under preparation and planned to be published in 3q 2012



2012 – prowadzone prace

➤ **Third country operators (RMT.0290,0291)**

- Opinion under preparation
- Presently planned for 3q 2012

➤ **Offshore helicopter operations (RMT.0409,0410)**

- Drafting group concluded meetings
- NPA under preparation and planned to be published in 4q 2012



2012 – prowadzone prace

Other tasks started 2012

- **Carriage of special categories of passengers (RMT.0269, 0270)**
 - NPA planned for 1q 2013
- **CRM training (RMT.0411)**
 - Review and update of material inherited from EU-OPS / JAR-OPS 3 / TGL 44
 - Rulemaking group had first meeting
- **Flights related to design and production activities (RMT.0348/0349)**
 - Development of OPS requirements for such flights
 - Rulemaking group had first meeting



2012 – prowadzone prace

Other tasks started 2012

- **Amendment of requirements for flight recorders and underwater locating devices I (RMT.0400/0401)**
 - ICAO alignment
 - CVR recording duration 2 hours; discontinuation of magnetic tape recorders
 - Universal Locator Beacons: transmission for 90-days; carriage of low-frequency, long-range ULBs
- **Further FTL tasks**
 - FTL for CAT operations of emergency medical services (EMS) of aeroplanes and helicopters (RMT.0346)
 - FTL for CAT operations - air taxi and single-pilot operations (aeroplane) (RMT.0429)



2012 – prowadzone prace

Other tasks started 2012

- **HEMS performance and public interest site (RMT.0325,0326)**
 - Terms of Reference are being finalised
- **PBN operational approvals (RMT.0256, 0257)**
 - Remove operational approvals for some PBN operations as they became common; enhance pilot training requirements instead
 - Terms of Reference published
- **Commercial air transportation aeroplane operations single engine IMC (RMT.0232,0233)**
 - Rulemaking group is being created



2012 – prowadzone prace

Other tasks started 2012

- **Helicopter HV diagram (RMT.0132, 0515)**
 - to address momentary flights through height velocity diagram
 - Terms of Reference are being finalised
- **Relief pilots (RMT.0190, 0191)**
 - Terms of Reference are being finalised



2012 – prowadzone prace

➤ **OSD general orientation debates by EASA Committee**

➤ **CS supporting OSD:**

- CRD for CS-MMEL complex open for reactions until 10 November 2012
- NPA for CS-MMEL non-complex open for comments until 16 November 2012
- NPA for CS-Flight crew data closed for comments 8 October 2012 – comment review
- Decision CS-Cabin crew data under preparation
- NPA for CS-Simulators under preparation
- Related Decisions can only be published once OSD is published in the Official Journal



Flight Standards website



FS website:

www.easa.europa.eu/flightstandards/

Regional workshops: contact
via FCL & OPS TAG

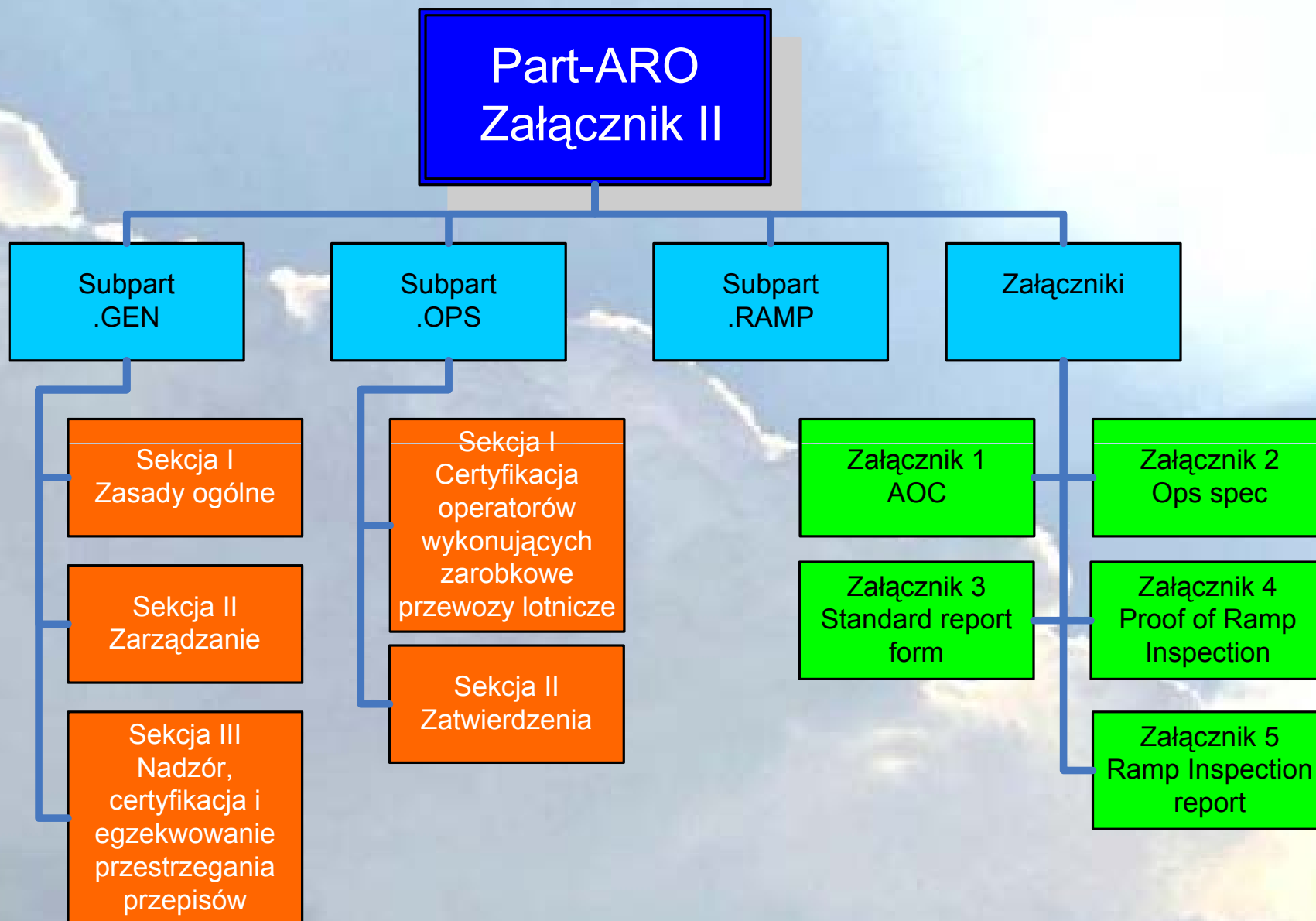




WDROŻENIE PRZEPISÓW ARO/ORO/CAT/SPA - WPROWADZENIE



Part-ARO





Part-ARO – 3 podczęści

ARO.GEN zawiera ogólne zapisy dotyczące organizacji CAA oraz systemu zarządzania, opis procesu certyfikacji oraz bieżącego nadzoru operatora

- Sekcja I: Ogólne
- Sekcja II: Zarządzanie
- Sekcja III: nadzór, certyfikacja i egzekwowanie przestrzegania przepisów

ARO.OPS Operacje lotnicze

- Sekcja I: Certyfikacja CAT
- Sekcja II: Zatwierdzenia

ARO.RAMP Inspekcje naziemnej operatorów z państw obcych



Wymagania dla nadzoru & SSP

- ARO nie odnosi się jawnie do SSP. Ustanowienie SSP wymaga ogólnych przepisów wysokiego poziomu pokrywających cały obszar lotnictwa
- ARO przygotowuje bazę do EASP i wspiera implementację SSP, w szczególności skupiając się na krytycznych elementach systemu nadzoru:

CE-3: State civil aviation system and safety oversight functions

CE-4: Technical personnel qualification and training

CE-5: Technical guidance, tools and the provision of safety-critical information

CE-6: Licensing, certification, authorisation and/or approval obligations

CE-7: Surveillance obligations

CE-8: Resolution of safety concerns



ARO.GEN Sekcja I

ARO.GEN.005

- Zakres

ARO.GEN.115

- Dokumentacja bieżącego nadzoru

ARO.GEN.120

- Sposoby spełnienia wymagań

ARO.GEN.125

- Informowanie Agencji

ARO.GEN.135

- Natychmiastowe reagowanie na problemy bezpieczeństwa



ARO wspierające implementację SSP - Ogólne

CR Artykuł 3

- Państwa członkowskie muszą zapewnić, że CAA ma właściwe możliwości sprawowania nadzoru

ARO.GEN.115

- Kompetentna władza udostępnia odpowiedniemu personelowi wszystkie akty ustawodawcze, normy, zasady, publikacje techniczne i powiązane dokumenty w celu umożliwienia mu wykonywania jego zadań i wywiązywania się z obowiązków.

ARO.GEN.120

- Transparentność i standaryzacja względem alternatywnych sposobów spełnienia

ARO.GEN.125

- Współpraca i wymiana informacji pomiędzy nadzorami i Agencją



ARO.GEN Sekcja II

ARO.GEN.200

- System zarządzania

ARO.GEN.205

- Przydzielanie zadań kwalifikowanym jednostkom

ARO.GEN.210

- Zmiany w systemie zarządzania

ARO.GEN.220

- Prowadzenie dokumentacji



ARO wspierające implementację SSP - Zarządzanie

ARO.GEN.200

- CAA ustanawia i utrzymuje system zarządzania w tym monitorowanie zgodności z przepisami; audyt wewnętrzny; zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

ARO.GEN.205

- Procedury przydzielania zadań kwalifikowanym jednostkom (nadzór nad podwykonawcami, zgodność z 216/2008 Załącznik V)

ARO.GEN.210

- Zarządzanie zmianami w systemie zarządzania i informowanie o tym Agencji

ARO.GEN.220

- System prowadzenia dokumentacji: przechowywanie, dostępność, śledzalność, rejestr zatwierdzonych organizacji



ARO.GEN Sekcja III

ARO.GEN.300

- Nadzór

ARO.GEN.305

- Program nadzoru

ARO.GEN.310

- Procedura pierwszej certyfikacji - organizacje

ARO.GEN.330

- Zmiany - organizacje

ARO.GEN.345

- Deklaracja - organizacje

ARO.GEN.350

- Niezgodności i działania naprawcze- organizacje

ARO.GEN.355

- Niezgodności i środki egzekwujące - osoby



Cykl nadzoru

ARO.GEN.305 Program nadzoru

Cykl planowania nadzoru wynosi 24 miesiące, ale może być przedłużony do 36 miesięcy, pod warunkiem, że:

- Jest właściwe zarządzanie ryzykami
- Zmiany są nadzorowane i kontrolowane
- Nie ma niezgodności 1-go poziomu
- Wszystkie akcje korekcyjne zostały wdrożone w terminie

Cykl planowania działań nadzorczych może zostać dalej wydłużony do maksimum 48 miesięcy, jeżeli, oprócz spełnienia powyższych wymagań, organizacja ustanowiła, a właściwy organ zatwierdził, skuteczny system ciągłego informowania właściwego organu o stanie bezpieczeństwa i zgodności z przepisami w tej organizacji.



Certyfikacja

ARO.GEN.310 Procedura pierwszej certyfikacji - organizacje

Certyfikat jest wydawany bezterminowo

- Działania względem certyfikatu mogą być podejmowane w każdym momencie, po nabraniu podejrzeń o wpływie na bezpieczeństwo (ARO.GEN.350)

ARO.GEN.310(c): W przypadku zmian, które nie wymagają uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ dokonuje oceny informacji przedstawionych w zawiadomieniu nadesłanym przez organizację zgodnie z ORO.GEN.130 w celu sprawdzenia czy spełnione zostały stosowne wymagania.



ARO.OPS.100 Wydawanie certyfikatów AOC

- a) Kompetentna władza może wydać certyfikat AOC jeśli jest pewna, że operator zademonstrował zgodność z elementami wymaganymi w ORO.AOC.100
- b) Do certyfikatu powinny być załączone odpowiednie specyfikacje operacyjne



cd. Wnioskowanie

b) Operator przekazuje kompetentnej władzy następujące informacje:

- 1) nazwa oficjalna i handlowa, adres i adres pocztowy wnioskodawcy;
- 2) opis wnioskowanej działalności przewozowej, w tym typy i ilość wykorzystywanych statków powietrznych;
- 3) opis organizacji zarządzania, w tym strukturę organizacyjną;
- 4) nazwisko kierownika odpowiedzialnego;
- 5) nazwiska głównych osób funkcyjnych wymaganych przez ORO.AOC.135(a) wraz z opisem ich kwalifikacji i doświadczenia;
- 6) instrukcję operacyjną wymaganą w ORO.MLR.100
- 7) Oświadczenie, że cała dokumentacja wysłana do kompetentnego nadzoru została zweryfikowana przez wnioskodawcę i spełnia wymagania stosownych przepisów.



cd. Wnioskowanie

c) Wnioskodawca musi udowodnić kompetentnej władzy, że:

- 1) Spełnia wymagania odpowiednich wymagań Załącznika IV do Rozporządzenia 216/2008, tej części oraz Part-CAT i odpowiednio Part-SPA (o ile dotyczy);
- 2) Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają Świadectwo Zdatości do Lotu (CofA) zgodne z Rozporządzeniem (WE) 1702/2003 lub spełniają warunki określone w ORO.AOC.110; oraz
- 3) Organizacja i system zarządzania jest właściwy i dostosowany do skali i zakresu działalności.



ARO.OPS.200 Procedura wydawania szczególnego zatwierdzenia

- a) Po otrzymaniu Wniosku o wydanie zatwierdzenia szczególne lub jego zmiany, Kompetentna władza musi dokonać oceny aplikacji zgodnie z właściwymi wymaganiami Part-SPA i przeprowadzić, o ile jest to stosowne, właściwą inspekcję operatora.
- b) Po upewnieniu się, że operator zademonstrował zgodność z właściwymi wymaganiami, kompetentna władza musi wydać lub zmienić zatwierdzenie. Zatwierdzenie musi być wyszczególnione w Specyfikacja Operacyjnych, zgodnych z Załącznikiem II do tej części.



ARO.OPS.205 Z

Wykazu Minima

Wyposażenia



MEL (RIE) cd.

- a) W przypadku otrzymania od operatora wykazu wyposażenia minimalnego zmian do niego, właściwy organ, po dokonaniu oceny każdej wykazanej ze stosownymi wymaganiami.
- b) Właściwy organ zatwierdza procedury stosownych terminów na usunięcie usterki, oznaczonych B, C i D, jeżeli operator wykazał, a właściwy organ potwierdził spełnienie warunków w ORO.MLR.105 lit. f).
- c) Właściwy organ wydaje, po zbadaniu każdego przypadku z osobna, zatwierdzenie do użytkowania statku powietrznego poza ograniczeniami nakładanymi przez MEL, ale w ramach ograniczeń nakładanych przez główny wykaz wyposażenia minimalnego (master minimum equipment list, MMEL), jeżeli operator wykazał, a właściwy organ potwierdził spełnienie warunków określonych w ORO.MLR.105.
- f) Po zatwierdzeniu kompetentnej władzy, operator może wykorzystać procedurę jednorazowego przedłużenia okresu na naprawę w okresach na naprawę kategorii B, C i D, pod warunkiem, że:
- 1) Przedłużenie okresu na naprawę jest przewidziane w MMEL danego typu SP;
 - 2) Przedłużenie okresu na naprawę, może maksymalnie wynosić drugie tyle, co okres podany w MEL;
 - 3) Przedłużenie okresu na naprawę nie może być traktowane jako normalny sposób wykorzystania MEL do odroczenia naprawy usterek i może być stosowane w sytuacjach będących poza kontrolą operatora;
 - 4) Opis obowiązków i odpowiedzialności za nadzorowanie stosowania przedłużeń został ustanowiony przez Operatora.
 - 5) Kompetentny nadzór jest powiadamiany o każdym przedłużeniu okresu na naprawę; oraz
 - 6) Ustanowiono program usunięcia usterki przy najbliższej nadarzającej się sposobności.

54

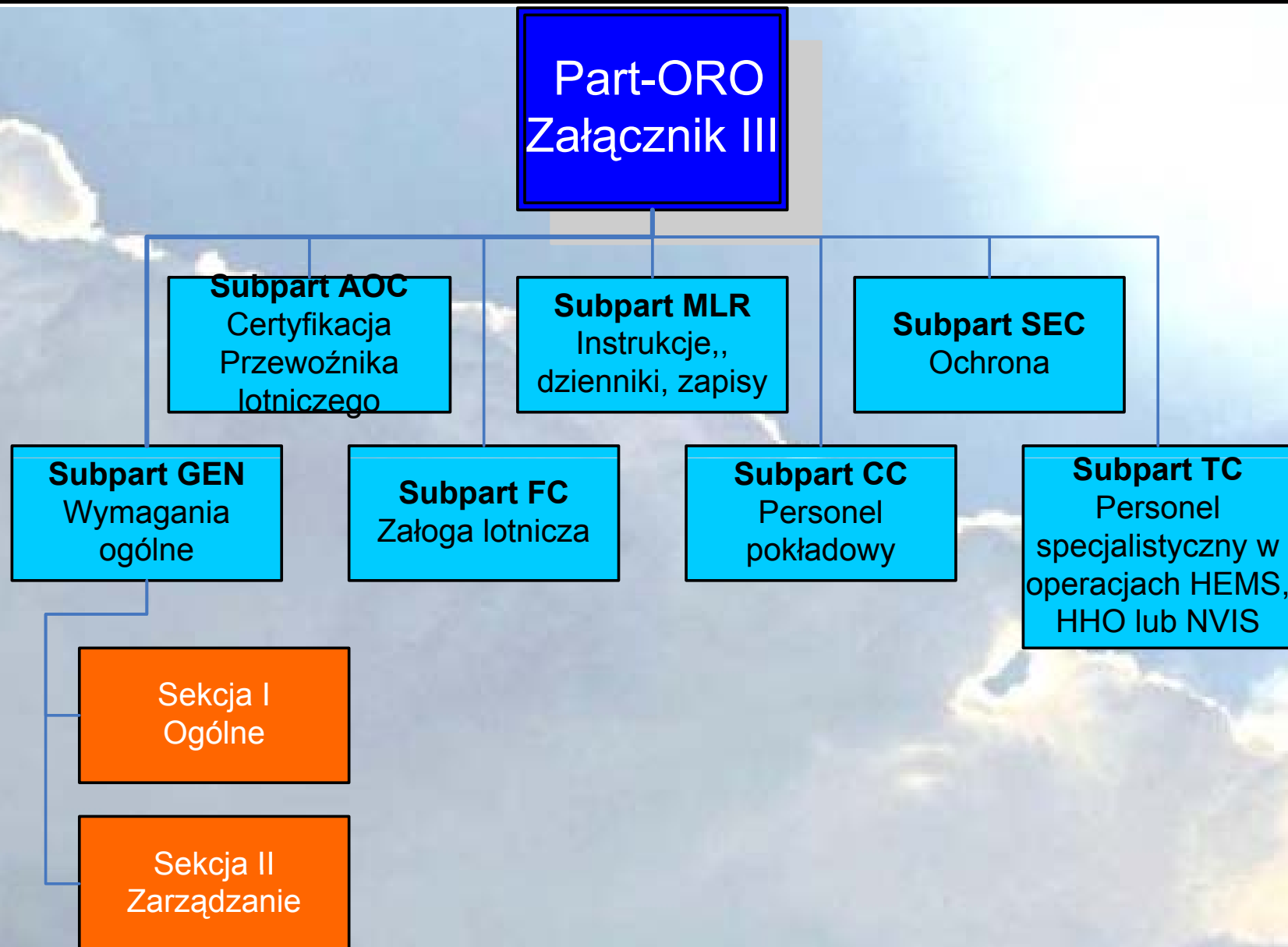


ARO Kluczowe elementy

- Ogólne wymagania zawarte są w Part-ARO – Podczęść GEN
- Part-ARO jest powiązane z Part-ARA dla załóg lotniczych
- Wymagania dla nadzoru:
 - Odzwierciedlają podobne wymagania dla organizacji
 - Wspierają implementację EASP bez wskazywania na SSP
 - Są ukierunkowane na większą efektywność (optymalizację):
 - Optymalne wykorzystanie zasobów
 - Współpraca/wymiana informacji
 - Nadzór oparty na ocenie ryzyka



Struktura Part-ORO





Zintegrowany system zarządzania





Podejście zintegrowane

SMS nie powinien być implementowany poprzez dodatkowe wymagania dla systemu zarządzania nakładające się na istniejące przepisy, lecz w pełni zintegrowany z istniejącym systemem zarządzania organizacji



System zarządzania musi uwzględniać każdy aspekt zarządzania, który może mieć wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie (finansowy, operacyjny, zdrowotny, bezpieczeństwo, itp.)



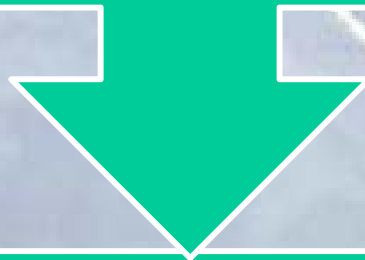
Zarówno bezpieczeństwo jak i zgodność z przepisami powinno być ważne dla całego personelu i całej działalności organizacji



Proporcjonalność

System zarządzania powinien korespondować z wielkością organizacji i złożonością świadczonych usług, z uwzględnieniem zagrożeń i powiązanych ryzyk wynikających z tej działalności.

(ICAO Aneks 6 załącznik 7)



Jak to można osiągnąć?

Różny zestaw AMC dla
złożonych i prostych (małych)
organizacji

Szczegóły implementacji SMS
są podane w AMC



Proporcjonalność

Definicja „złożonej organizacji” – trzy kryteria:

1. Wielkość w kontekście personelu (ponad 20 osób FTE) zaangażowanych w działalność będącą przedmiotem rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego
2. Złożona działalność
 1. Ilość baz;
 2. Ilość podwykonawców
 3. ...
3. Podejmowane ryzyko
 1. operacje wymagające specjalnych zatwierdzeń: PBN, LVO, ETOPS, HHO, HEMS, NVIS, DG;
 2. różne typy wykorzystywanych statków powietrznych;
 3. środowisko (obszar przybrzeżny, górzysty, itp)



Elastyczność

Organizacja może wykorzystywać **alternatywne sposoby spełnienia wymagań** wobec akceptowalnych sposobów przyjętych przez Agencję:

„alternatywne sposoby spełnienia wymagań „

- Organizacja musi przekazać właściwemu organowi opis tych sposobów oraz ocenę potwierdzającą zgodność z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 oraz przepisami wykonawczymi do niego.
- Organizacja może wdrożyć te alternatywne sposoby spełnienia wymagań po ich wcześniejszym zatwierdzeniu przez właściwy organ



ORO.GEN.200 System zarządzania

- a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:
- 1) wyraźnie określone zakresy **obowiązków i odpowiedzialności** w ramach struktury operatora, w tym bezpośrednią odpowiedzialność za bezpieczeństwo spoczywającą na kierowniku odpowiedzialnym;
 - 2) opis ogólnej filozofii i zasad postępowania operatora w zakresie bezpieczeństwa, które określa się mianem **polityki bezpieczeństwa**;
 - 3) określenie **zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego** stwarzanych przez działalność operatora, **ocenę tych zagrożeń oraz sposób zarządzania towarzyszącym im ryzykiem**, w tym podejmowanie działań zmniejszających ryzyko i weryfikujących skuteczność zarządzania;
 - 4) utrzymywanie **personelu przeszkolonego i fachowego** w zakresie wykonywania powierzonych mu zadań;
 - 5) **dokumentację** wszystkich kluczowych procesów systemu zarządzania, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków oraz procedury wprowadzania zmian do tej dokumentacji;



- 6) stanowisko **ds. monitorowania spełniania** przez operatora odpowiednich wymagań. W procesie monitorowania zgodności z wymaganiami uwzględnia się system przekazywania informacji o nieprawidłowościach do kierownika odpowiedzialnego, co ma **zapewnić skuteczne wdrożenie koniecznych działań naprawczych**; oraz
- 7) wszelkie dodatkowe wymagania przewidziane odpowiednimi podczęściami niniejszego załącznika lub innych stosownych załączników.
- b) System zarządzania musi odpowiadać **rozmiarowi operatora oraz charakterowi i złożoności prowadzonej przez niego działalności**, z uwzględnieniem ryzyka i zagrożeń związanych z tą działalnością. .



AMC i GM do ORO.GEN.200

Odwołanie	dotyczy	Temat/obszar
AMC1 – ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5)	Małe/	•Odpowiedzialność •Polityka bezpieczeństwa •Identyfikacja zagrożeń, zarządzanie ryzykami •Dokumentacja kluczowych procesów systemu zarządzania •Kierownik ds. bezpieczeństwa •Plan działań awaryjnych (ERP)
AMC1-ORO.GEN.200(a)(1)	złożone	Organizacja i odpowiedzialność: •Kierownik ds. bezpieczeństwa •Rada ds. bezpieczeństwa
GM2-ORO.GEN.200(a)(1)	złożone	Grupa ds. działań w zakresie bezpieczeństwa
AMC1 – ORO.GEN.200(a)(2)	złożone	Polityka bezpieczeństwa
GM1- ORO.GEN.200(a)(2)	Wszystkie	Definicja polityki bezpieczeństwa
AMC1 – ORO.GEN.200(a)(3)	złożone	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa: •Zarządzanie ryzykiem •Zarządzanie zmianami •Ciągłe doskonalenie •Plan działań awaryjnych (ERP)



AMC i GM do ORO.GEN.200

Odwołanie	dotyczy	Temat/obszar
GM1 – ORO.GEN.200(3)	wszystkie	Wewnętrzny system zgłaszania zdarzeń
AMC1-ORO.GEN.200(a)(4)	wszystkie	Szkolenie i komunikacja w zakresie bezpieczeństwa
AMC1-ORO.GEN.200(a)(5)	wszystkie	Dokumentacja systemu zarządzania organizacją
GM1 – ORO.GEN.200(a)(5)	wszystkie	Dokumentacja systemu zarządzania organizacją
AMC2- ORO.GEN.200(a)(5)	złożone	Podręcznik systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMM)
AMC1 – ORO.GEN.200(a)(6)	wszystkie	Monitorowanie zgodności – wymagania ogólne: •Wyznaczenie kierownika ds. monitorowania zgodności •Dokumentacja systemu •szkolenia
GM1-ORO.GEN.200(a)(6)	wszystkie	Monitorowanie zgodności – wymagania ogólne
GM2- ORO.GEN.200(a)(6)	Złożone	Monitorowanie zgodności – program monitorowania, obszary
GM3 ORO.GEN.200(a)(6)	Małe	Monitorowanie zgodności – listy kontrolne, NCR
AMC1 – ORO.GEN.200(b)	Wszystkie	Kryteria złożonej organizacji

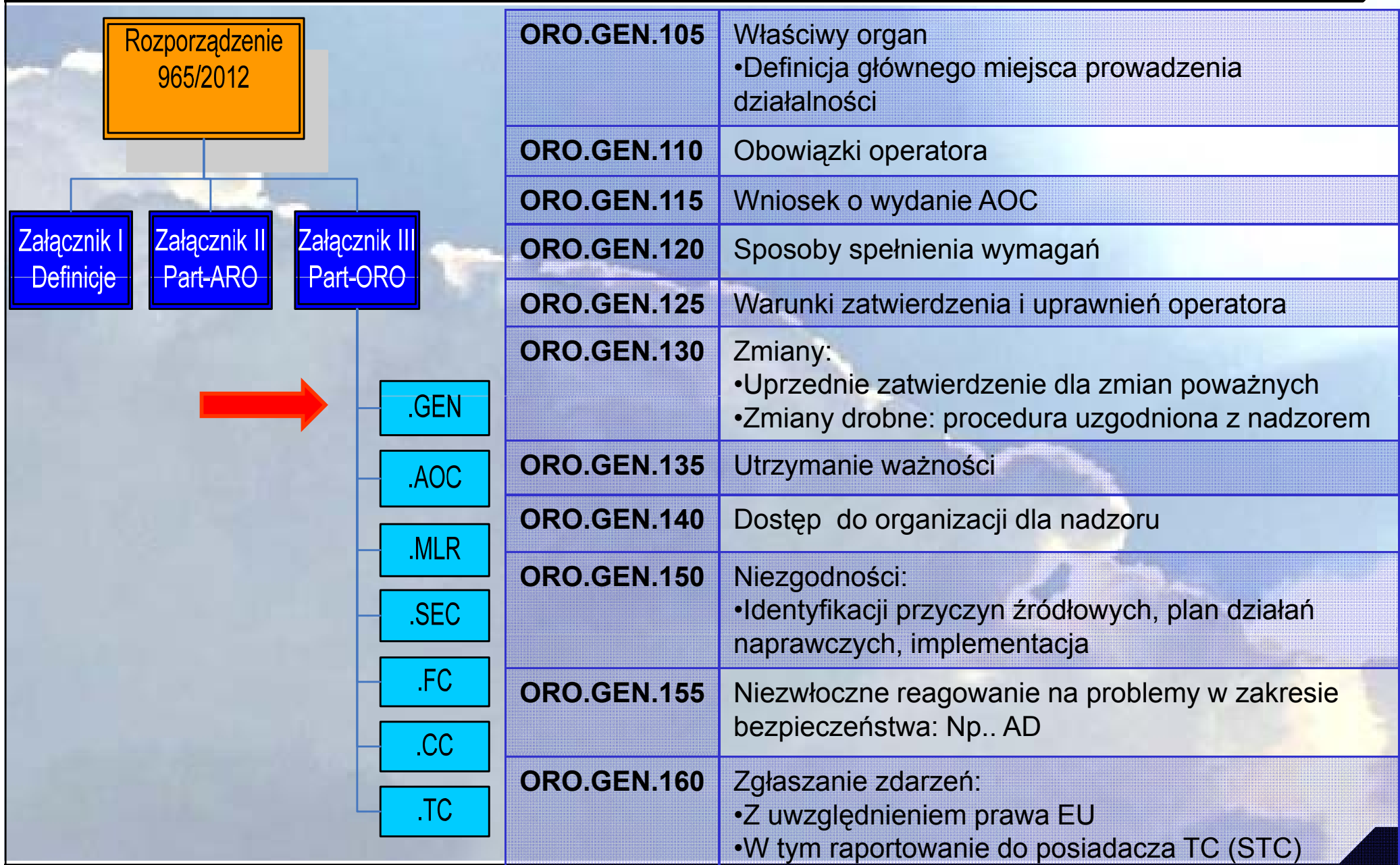


ORO.GEN.210 Wymagania odnoszące się do personelu

- a) Operator wyznacza **kierownika odpowiedzialnego** za zapewnienie możliwości finansowania i realizacji wszystkich zadań zgodnie ze stosownymi wymaganiami. Do obowiązków kierownika odpowiedzialnego należy ustanowienie i utrzymanie skutecznego systemu zarządzania.
- b) Operator **wyznacza osobę lub grupę osób** odpowiedzialnych za zachowywanie przez niego **stałej zgodności ze stosownymi wymaganiami**. Osoby te odpowiadają ostatecznie przed kierownikiem odpowiedzialnym.
- c) Operator musi dysponować **odpowiednią liczbą personelu** posiadającego kwalifikacje do wykonywania zaplanowanych zadań i działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami.
- d) Operator prowadzi **odpowiednią dokumentację** doświadczenia, kwalifikacji i szkoleń personelu w celu wykazania zgodności z wymaganiem przedstawionym w lit. c).
- e) Operator dopilnowuje, aby wszyscy członkowie personelu byli **świadomi zasad i procedur** dotyczących wykonywanych przez nich czynności..

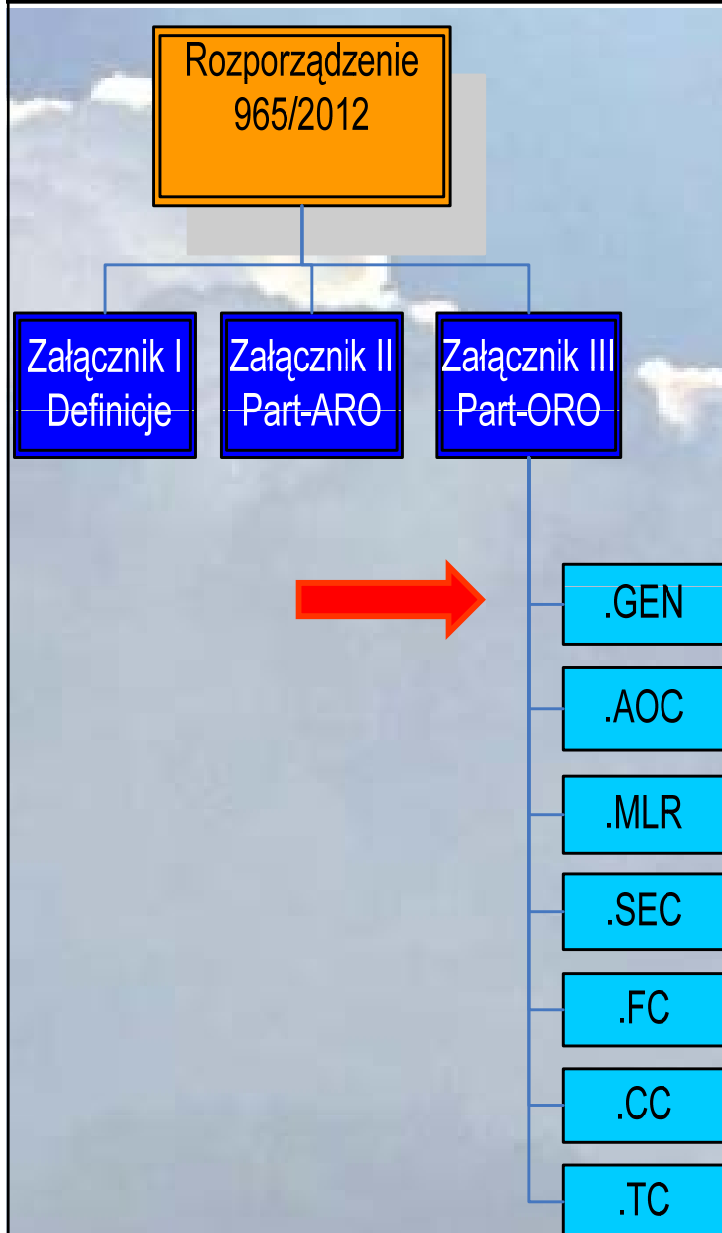


Part-ORO: GEN & System zarządzania





Part-ORO: GEN & System zarządzania



ORO.GEN.200	System zarządzania
ORO.GEN.205	Działania zlecone: •Określenie odpowiedzialności
ORO.GEN.210	Wymagania dotyczące personelu
ORO.GEN.215	Wymagania dotyczące infrastruktury
ORO.GEN.220	Prowadzenie dokumentacji:

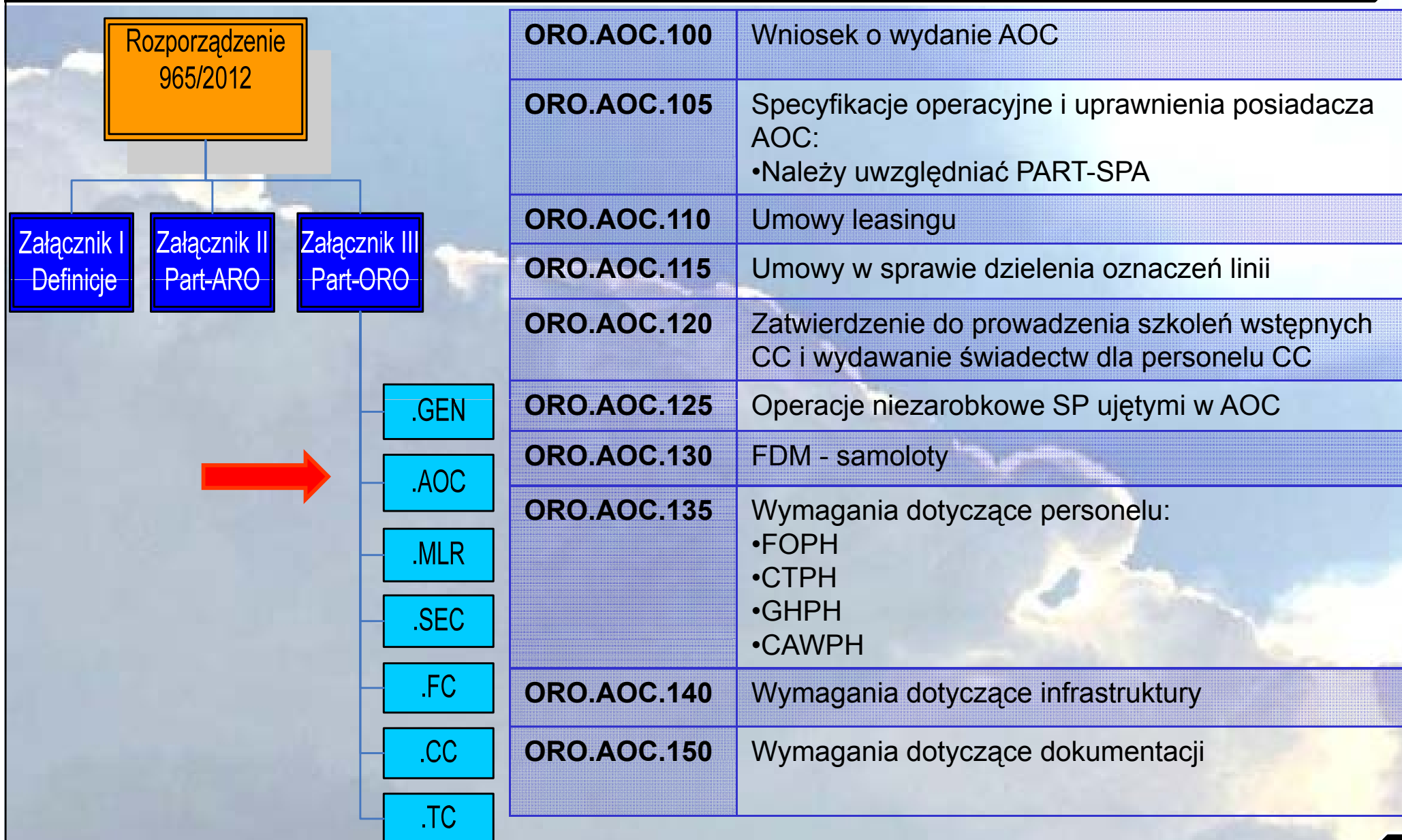


Kluczowe punkty

- ◉ SMS jest przywoływany w wymaganiach Part-ORO – Podczęść GEN Sekcja II „System zarządzania”
- ◉ Wymagania dla organizacji:
 - Pełna zgodność z SMS ICAO
 - Kompatybilne z istniejącymi systemami zarządzania
 - Powinien wspierać zintegrowany system zarządzania
 - Zapewnia elastyczność (szczegóły w AMC)
 - Zapewnia proporcjonalność (złożoność organizacji)
- ◉ Wymagania na system zarządzania określone w Part-ORO są standardem implementacji SMS w innych obszarach przekazanych do kompetencji EASA

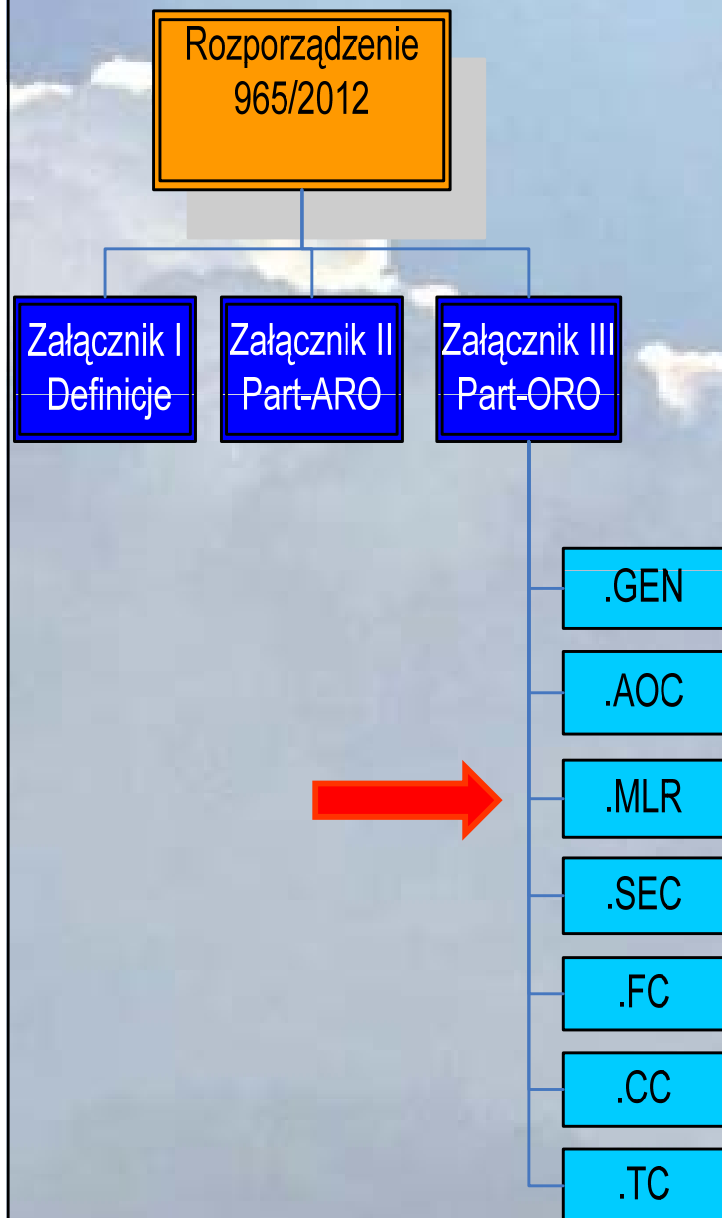


Part-ORO: Certyfikacja przewoźnika lotniczego





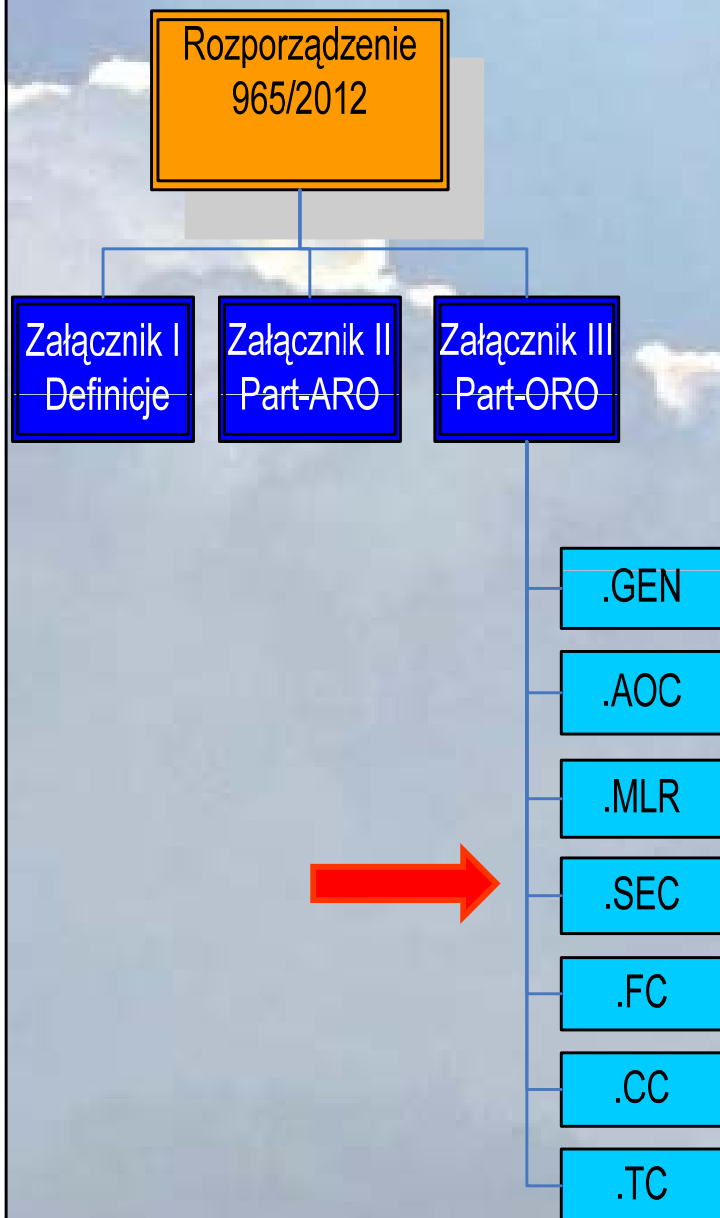
Part-ORO: Instrukcje, dzienniki i zapisy



ORO.MLR.100	Instrukcja operacyjna – wymagania ogólne
ORO.MLR.101	Instrukcja operacyjna - struktura
ORO.MLR.105	Wykaz minimalnego wyposażenia •Wymaga OSD MMEL •Uwzględnia elementy z JAR-MMEL/MEL •Wiele wyjaśnień, np. czas na naprawę usterki
ORO.MLR.110	Dziennik podróży
ORO.MLR.115	Prowadzenie dokumentacji



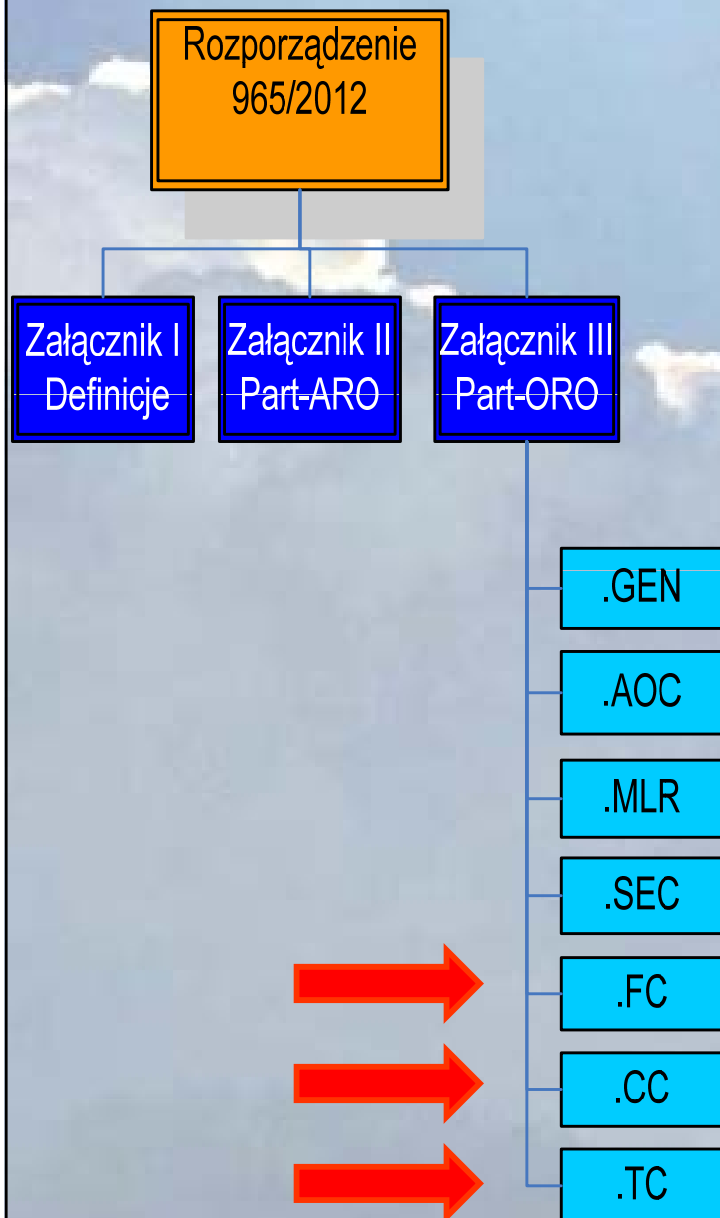
Part-ORO: Ochrona



- Pozostawiono tylko zapisy odnośnie ochrony kabiny załogi
- Pozostałe elementy zostały przeniesione do Rozporządzenia Komisji 300/2008



Part-ORO: Załoga



Podczęść załogi lotniczej (FC):

- Zawiera wymagania dla kwalifikacji, szkoleń i sprawdzeń członków załogi lotniczej

Podczęść Personel pokładowy (CC):

- Sekcja 1: wymagania ogólne: liczebność i skład personelu pokładowego, warunki dotyczące wyznaczania do wykonywania czynności, szkolenia, itd.
- Sekcja 2: Dodatkowe (?) wymagania dotyczące CAT
- Szkolenie wstępne – stosujemy Part-CC

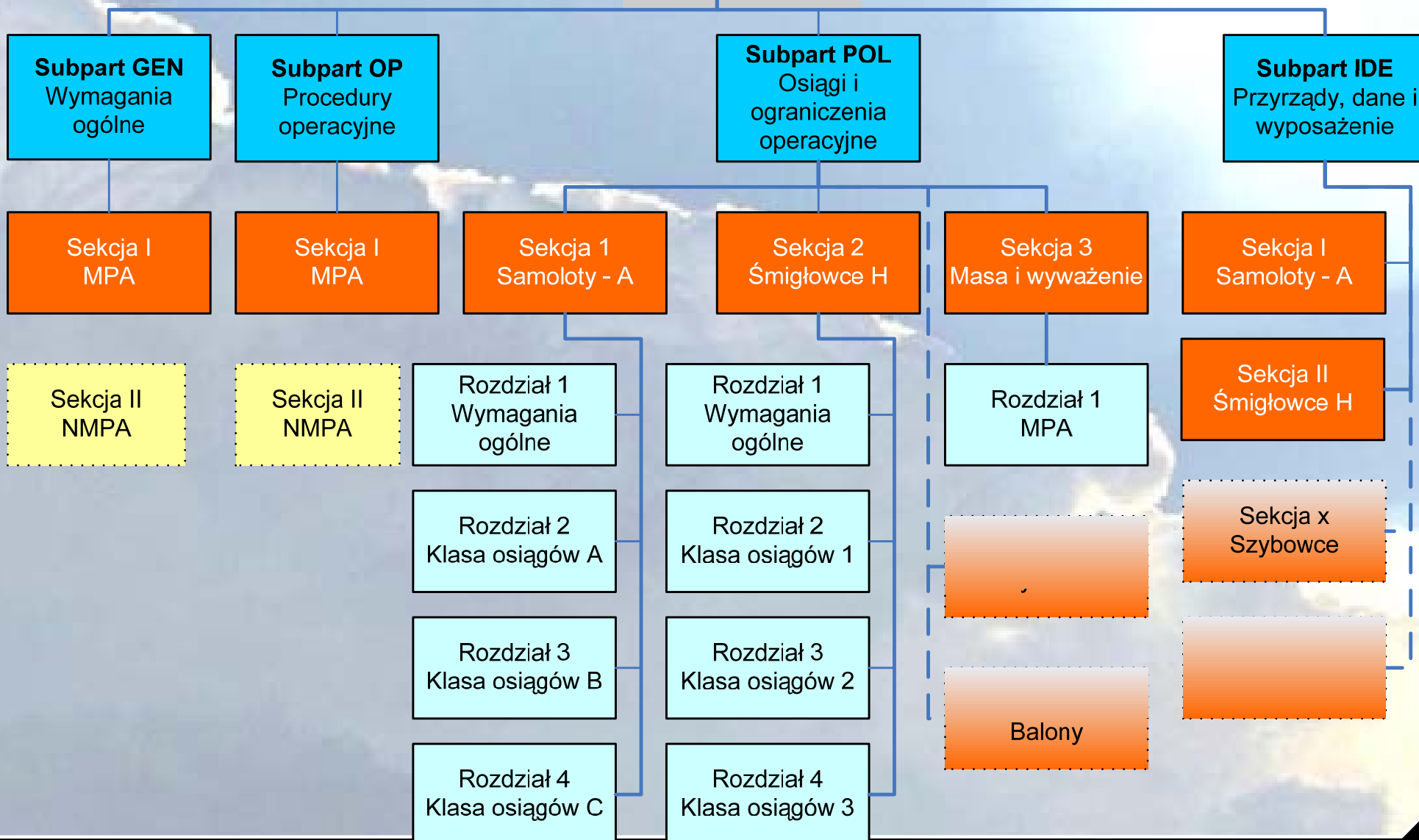
Podczęść Personel specjalistyczny (TC):

- Operacje HEMS
- Operacje z ładunkiem na zaczepie zew. HHO
- NVIS
- Wymagania ogólne – szczegóły w SPO



Struktura Part-CAT

Part-CAT Załącznik IV





Part- CAT – źródła przepisów

Part-CAT	EU-OPS	JAR-OPS3
CAT.GEN.MPA	Podczęść B (częściowo)	
CAT.OP.MPA	Podczęść D Podczęść E (częściowo)	
CAT.POL.A	Podczęści F-I	
CAT.POL.H		Podczęści F-I
CAT.POL.MAB	Podczęść J	
CAT.IDE.A	Podczęści K-L	
CAT.IDE,B		Podczęści K-L



Part-CAT – kluczowe punkty

- Wszystkie wymagania dotyczące operacji CAT są zawarte w jednej części (Parcie)
- Część jest podzielona na sekcje/rozdziały dedykowane konkretnym rodzajom SP
- Zachowano równowagę pomiędzy przepisem a AMC/GM
- Zachowano pierwszeństwo zapisów z EU-OPS/JAR-OPS3 względem wymagań SARP ICAO
- Zaproponowano nowe zadania prawotwórcze EU dla przypadków:
 - Braku zgodności z SARP ICAO
 - Rozwój przepisów związanych z nowymi technologiami
- Uprzednie zatwierdzenie polityki paliwowej
- Przewóz pasażerów specjalnej kategorii (rozp. 1107/2006)

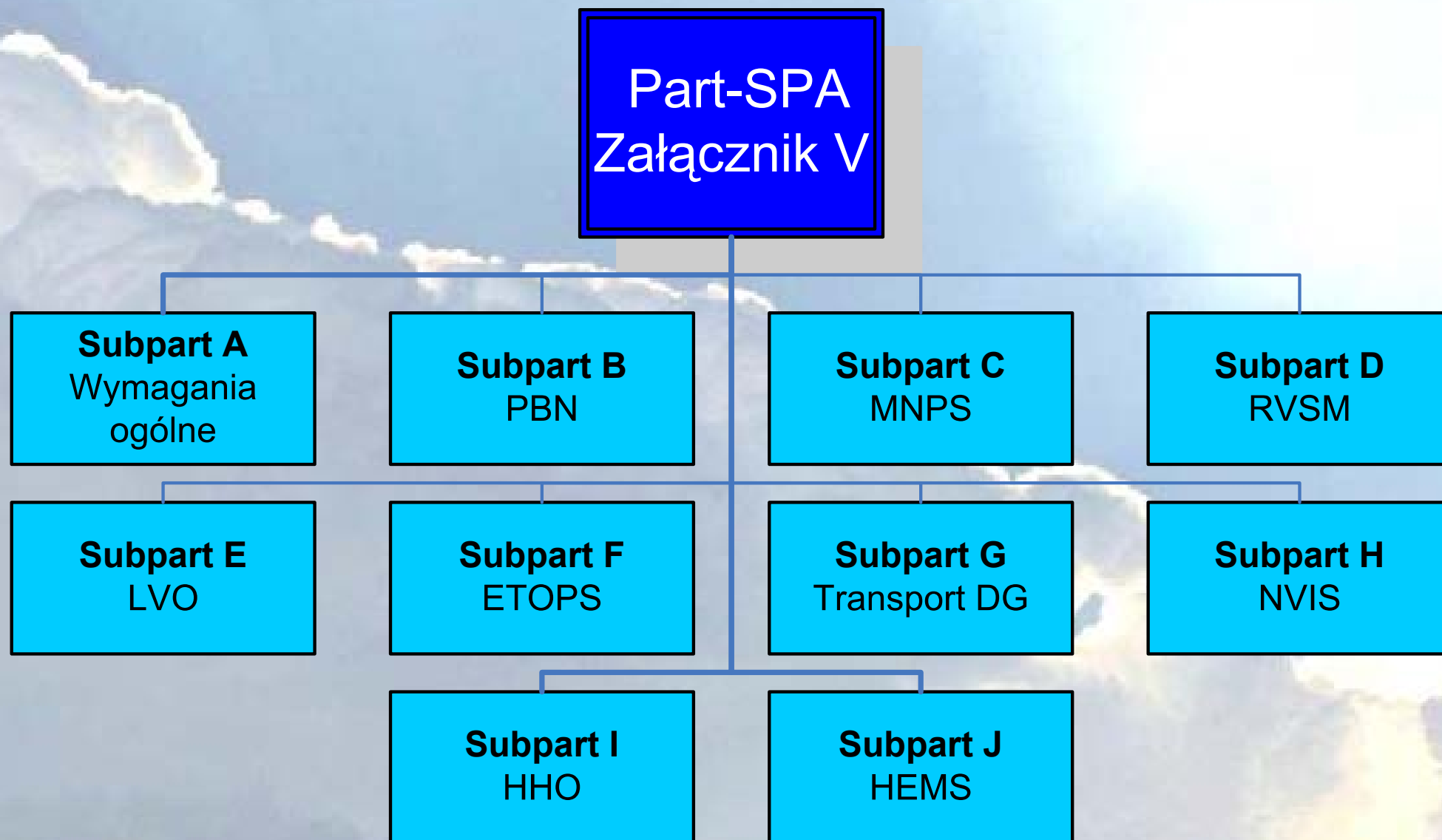


Part-CAT – kluczowe punkty

- Utrzymano zatwierdzenia związane z osiąganiami:
 - SAMOLOTY:
 - Operacje ze zwiększonymi kątami przechylenia
 - Podejścia ze stromą ścieżką schodzenia
 - Krótkie lądowanie
 - ŚMIGŁOWCE:
 - Operacje z/do miejsc związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego (PIS)
 - Bez możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego
 - W nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym



Struktura Part-SPA





**JAK BĘDZIE WDRAŻANY
NOWY OPS?**



OPS I – wejście w życie/stosowalność

- ⊙ **Wejście w życie** a stosowalność:
 - Wejście w życie 3 dni po publikacji – czyli 28/10/2012
- ⊙ Państwa Członkowskie mogą przesunąć termin **stosowalności** poprzez narzędzie opt-out
- ⊙ W takim przypadku istniejące przepisy (OPS- dla samolotów i przepisy krajowe dla śmigłowców) pozostają w mocy
- ⊙ Opt-out jest możliwe:
 - Dla całego pakietu lub dla części
 - Maksymalny okres przesunięcia - 2 lata



Notyfikacja opt-out

- Teoretycznie mieliśmy na to 3 dni
- W praktyce, KE sugeruje aby ją przesłać nie później niż w ciągu 2-ch miesięcy
- Z wykorzystaniem kanałów dyplomatycznych
- EASA opublikuje opt-out na swojej stronie



Wymagania dla CAA/ULC

- Rozpocząć implementację nowych przepisów jak najszybciej
- ARO. GEN jest bardzo podobne do ARA.GEN (od FCL)
- Nadzór musi spełniać nowe wymagania Part-ARO przed wydaniem „nowego wzoru AOC” wg nowych przepisów.



EU-OPS AOC

⦿ Prawa dziadka:

- AOC wydane zgodnie z EU-OPS uznaje się za wydane zgodnie z nowymi przepisami (do końca okresu przejściowego – **28/10/2014**)
- Nie trzeba składać wniosków o re-certyfikację ani wykonywać „pełnego” audytu



Różnice pomiędzy EU-OPS i nowymi przepisami

- W ciągu maksymalnie 2-ech lat (a raczej 1,5) należy wdrożyć system zarządzania, programy szkoleniowe, procedury i podręczniki
- Nowy wzór AOC będzie wydawane po zakończeniu tego procesu
- Nowy wzór AOC może być wydany, gdy Operator wykaże pełną zgodność z nowymi przepisami
- Okres przejściowy powinien skończyć się najpóźniej 3 miesiące przed końcem okresu opt-out
- Należy rozważyć możliwość podejścia „fazowego”: SMS, zmiany OM, w zależności od gotowości operatora (stadium dostosowania) lub dla wszystkich wymagań jednocześnie



AOC wg EU-OPS

Nadzorowanie zmian do istniejących AOC w okresie przejściowym

⊙ AOC wg OPS

- Stosujemy EU-OPS mając na uwadze przejście na nowe przepisy
- Zmiany w systemie jakości (monitorowanie zgodności)

⊙ AOC wg nowych OPS-ów:

- Stosujemy nowe przepisy

⊙ Podejście do nowych wniosków o AOC:

- Jeżeli proces jest blisko końca to można wydać AOC wg starych przepisów
- Jeżeli jest to relatywnie nowa aplikacja to należy żądać zgodności z nowymi przepisami przed wydaniem AOC



Zakres OPS I - wykluczenia

- Loty lokalne A-A samolotami w klasie osiąkowej B (MTOM<5700kg, śmigłowe, <9 PAX) i nieskomplikowanymi śmigłowcami (wg def. 216/2008)
 - Samoloty:
 - Zgodnie z OPS-1 i odpowiednimi odstępstwami krajowymi opartymi o analizę ryzyka wykonaną przez CAA
 - Śmigłowce:
 - Stosujemy przepisy krajowe
- CAT z wykorzystaniem szybowców i balonów: stosujemy przepisy krajowe
- CAT na balony na uwięzi – przepisy krajowe



Wykluczenia – Aneks II do 216/2008

- Niektóre SP z Aneksu II do 216/2008 (historyczne, wojskowe lub repliki) wykorzystywane w CAT (CR Art. 6.2):
 - wykorzystuje się w ramach operacji CAT na warunkach określonych w decyzji Komisji C(2009) 7633 z dnia 14 października 2009 r.
 - Każdą zmianę w tych operacjach, która ma wpływ na warunki ustanowione w tej decyzji, należy przed jej wprowadzeniem zgłosić Komisji i EASA
 - Państwo członkowskie, inne niż adresat decyzji C(2009) 7633, które zamierza skorzystać z odstępstwa przewidzianego w tej decyzji, zgłasza ten zamiar Komisji i agencji przed skorzystaniem z odstępstwa a Lotniczego



ŚMIGŁOWCE





Raport konwersji – czyli

Jest ustanawiany przez PC w porozumieniu z EASA

○ Cel:

- Opisać jak doprowadzi się operatorów śmigłowcowych do spełnienia wymagań przepisów wykonawczych
 - JEST TO OPIS SYSTEMU; nie dla indywidualnego operatora

○ Zawartość=opis:

- Przepisów narodowych na bazie których wydano AOC
- Zakres zatwierdzeń przyznanych operatorom
- Różnice pomiędzy wymaganiami krajowymi a IR
- Wskazanie jak i kiedy operatorzy zostaną zobowiązani do pełnej zgodności z IR



Raport konwersji - terminy

01.01.2013 – Raport Konwersji wg wzoru EASA bez rozdziałów 5,6,7

⊙ Podstawowe informacje o wielkości, zakresie i skomplikowalności nadzorowanych Operatorów:

- Przegląd wydanych AOC

01.07.2013 – Raport Konwersji – Rozdziały 5,6,7

R.5 Differences between national requirements and the Implementing Rules

R.6 Conversion method

R.7 Conversion timescale

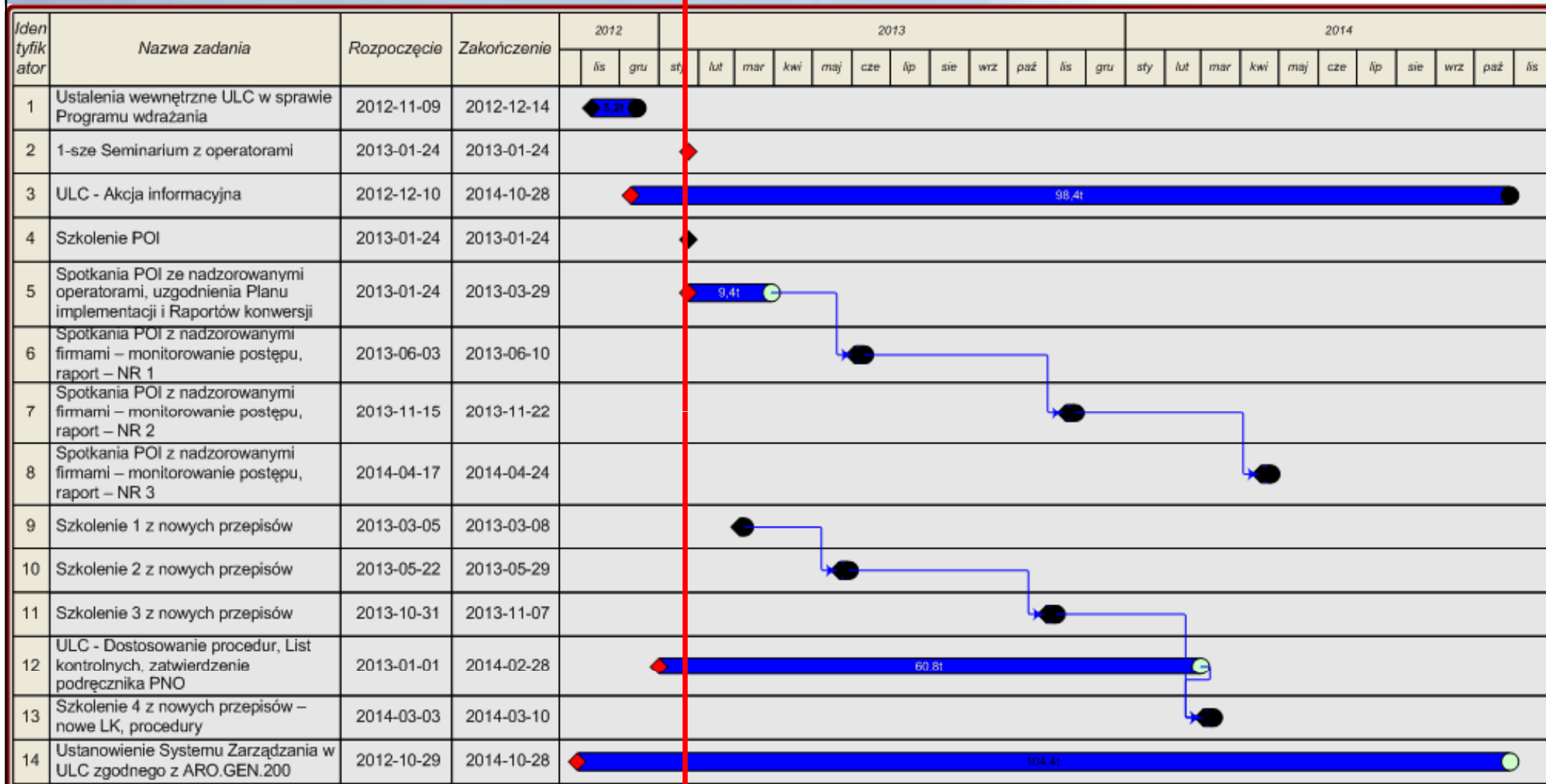


PLAN IMPLEMENTACJI



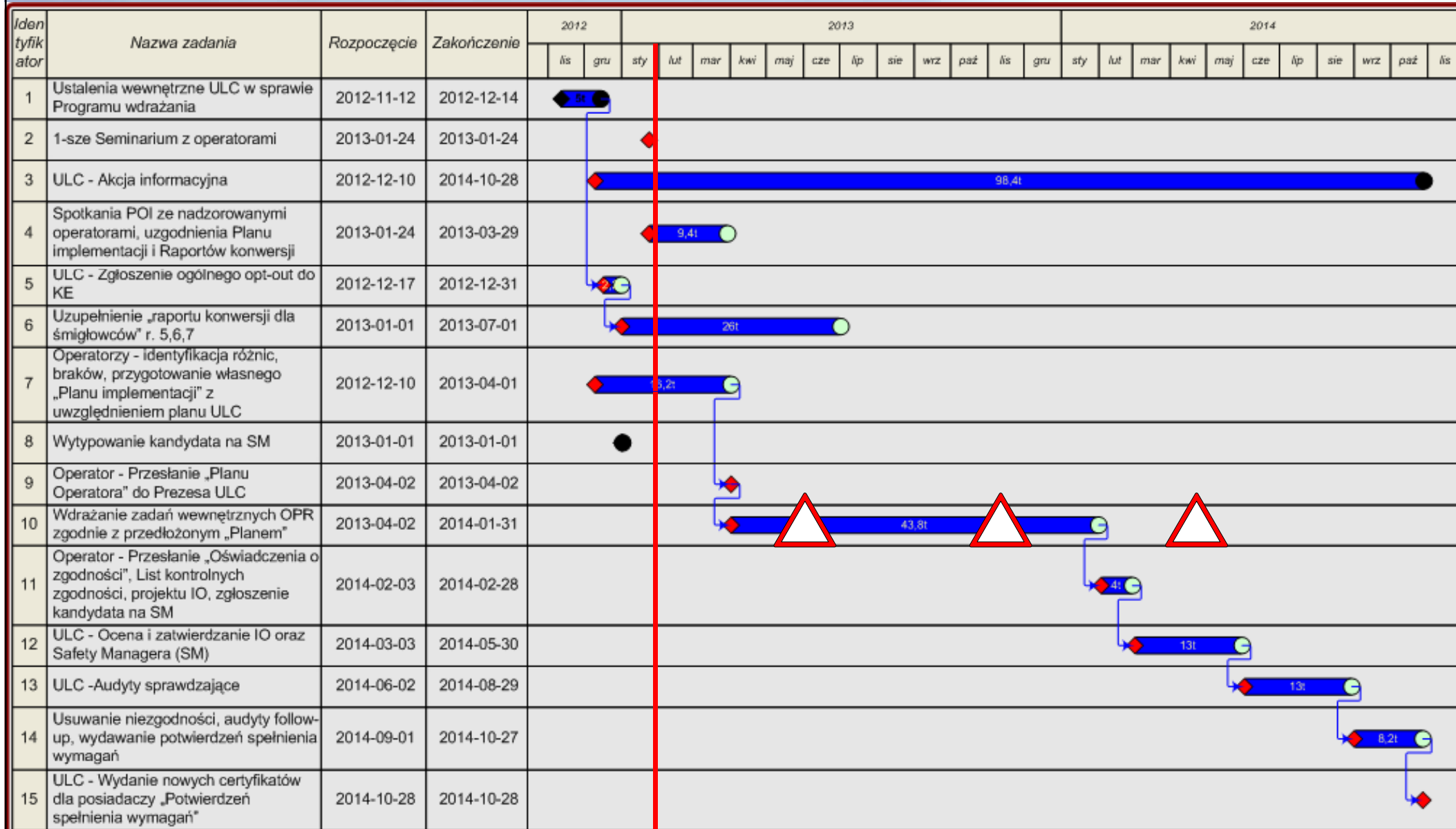


Harmonogram wdrażania nowych przepisów EU w zakresie operacji lotniczych – działania wew. w ULC





Harmonogram wdrażania nowych przepisów EU w zakresie operacji lotniczych – działania Operatorów





Przejdźcie na nowe przepisy – AOC

1. Operatorzy muszą rozpoznać i usunąć różnice, a następnie doprowadzić do wdrożenia właściwej struktury organizacyjnej, programów szkoleniowych, procedur, zapewnić zgodność i spełnienie wymagań Rozporządzenia 965/2012
2. Po wykonaniu tych zadań, należy:
 - A. Dokonać analizy różnic, określić braki **Listę kontrolną różnic/zgodności** i przygotować „**Plan implementacji**” i przekazać go do Prezesa ULC – do końca marca 2013
 - B. Po wdrożeniu ustalonych zadań (do końca lutego 2014),
 - A. przygotować **Oświadczenie o zgodności** podpisane przez Kierownika Odpowiedzialnego
 - B. Wypełnić „**Listę kontrolną różnic/zgodności**”, określając jak dana różnica została usunięta,
 - C. wdrożono zmiany w **Instrukcji Operacyjnej** (najlepiej nowe wydanie),
 - D. nominować **Kierownika ds. bezpieczeństwa**



3. Ocena projektu IO i zatwierdzanie SM odbędzie się w okresie **03-05/2014**
4. Praktyczny „System zarządzania” i różnice względem nowego systemu będzie oceniany w „Fazie audytów” – **06-08/2014**
5. Usuwanie niezgodności, audyty follow-up – **09-10/2014**
6. Cały proces zostanie wyjaśniony przez POI danego Operatora podczas indywidualnych spotkań –
 - A) do końca marca 2013
 - B) Kontrola postępów **06/2013, 11/2013, 04/2014 (termin dodatkowy – dla spóźnialskich)**
7. Po usunięciu wszystkich różnic, pozytywnym wyniku audytu ULC wyda „Potwierdzenie spełnienia wymagań” potwierdzające, że Prezes ULC wyda nowy certyfikat AOC przed końcem okresu przejściowego.
8. Do końca okresu przejściowego obowiązuje EU OPS



- Jeżeli Operator nie dostarczy materiałów dowodowych 6 miesięcy przed końcem okresu przejściowego, ULC nie gwarantuje, że nowe AOC zostanie wydane przed wygaśnięciem dotychczas posiadanego
- Po 28/10/2014 EU-OPS/JAR-OPS 3 przestaje obowiązywać dla CAT (samoloty/śmigłowce), ale będzie dalej obowiązywał zgodnie z treścią Rozporządzenia 965/2012
- Nowe certyfikaty AOC wg nowego wzoru zostaną wydane tydzień przed 28/10/2014 (Decyzja administracyjna) z datą obowiązywania 28/10/2014. Umożliwi to dystrybucję potwierdzonych kopii.



Skala działań na dzień 24/01/2013 i dlaczego?

- ⊙ Operatorzy AOC – samoloty podlegający nowym przepisom:
 - 18
- ⊙ Operatorzy AOC - śmigłowce podlegający nowym przepisom
 - 5
- ⊙ Nowi operatorzy, którzy otrzymają AOC w okresie przejściowym:
 - 10 aplikacji w toku, 3 nowe listy intencyjne
- ⊙ Można założyć, że będzie to ok. 30 podmiotów, czyli:
 - 30 Instrukcji operacyjnych do oceny (10 tygodni)
 - 30 audytów (3 zespoły, 1 audyt/tydzień, -> 10 tygodni)
 - 5-10 audytów follow-up (2-4 tygodnie)



Certyfikacja wg nowych przepisów

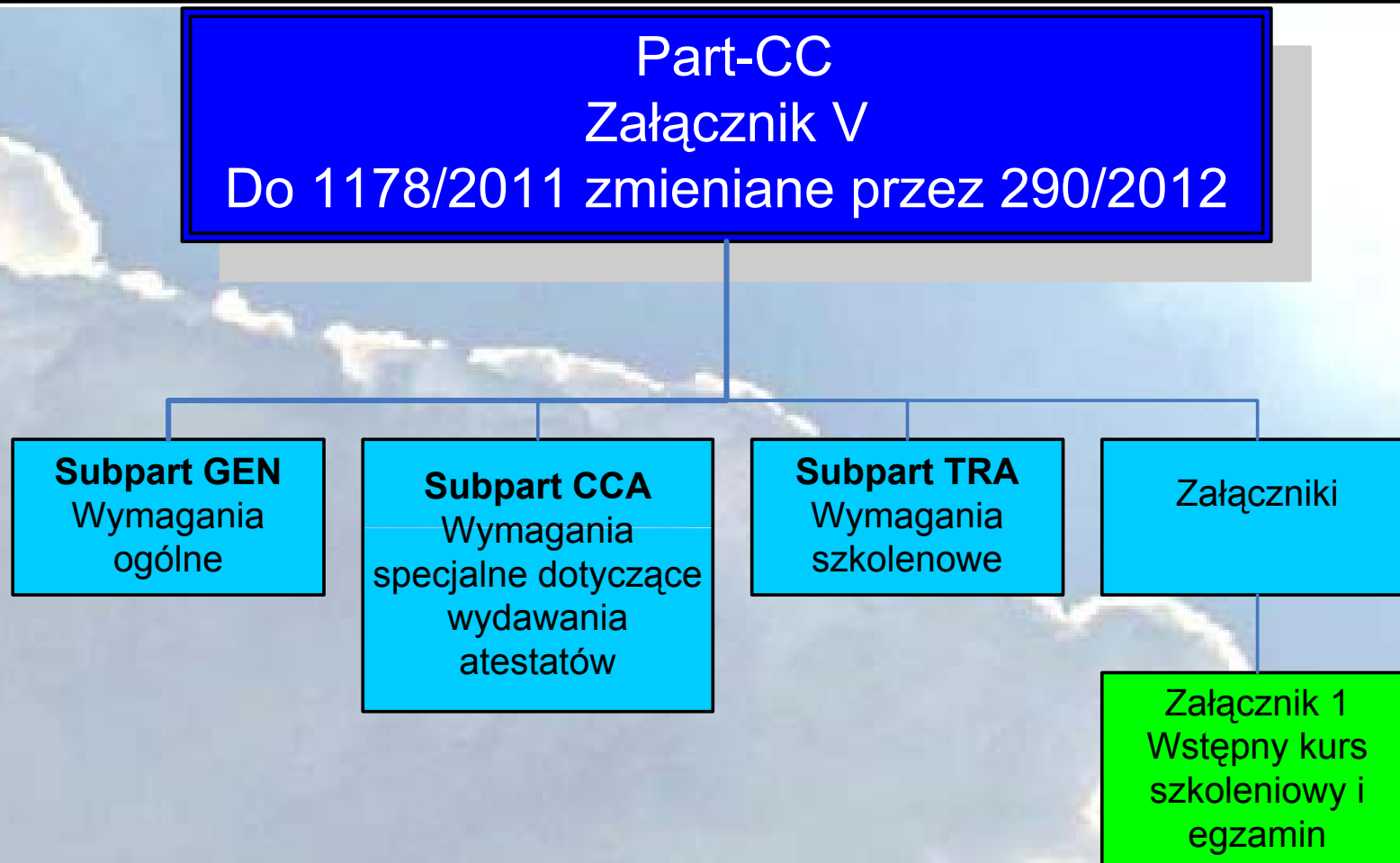
- ULC w notyfikacji opt-out zadeklarował, że od 1.06.2014 będzie gotowy do przeprowadzenia certyfikacji wg nowych przepisów



PERSONEL POKŁADOWY



Struktura Part-CC





Zmiana przepisów

- 8 kwietnia 2013 r. wchodzi w życie (zaczynają obowiązywać w Polsce) nowe wymagania w zakresie kwalifikacji, szkolenia wstępnego i badań lekarskich dla personelu pokładowego wykonującego loty w przewozie lotniczym przy użyciu samolotów i śmigłowców.

Podstawy prawne

- Rozporządzenie Komisji (UE) 290/2012 z dnia 30 marca 2012 roku zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym, art. 11a, Załącznik V (Part-CC), Załącznik VI (Part-ARA, podczęść CC, Dodatek II)
- AMC do Part-CC
- AMC do Part-ARA



Szkolenie/wydawanie świadectw

- Zgodnie z wymaganiem ARA.CC.200 oraz CC.TRA.215 szkolenia wstępne z zakresu wymaganego przepisem Part-CC mogą być prowadzone przez organizacje szkoleniowe lub odpowiednio zatwierdzonych operatorów lotniczych.
- Zgodnie z wymaganiem ARA.CC.100(b) oraz CC.CCA.100(b) świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego może być wydawane przez organizację zatwierdzoną do tego celu, mającą przyznane upoważnienie do prowadzenia szkoleń (Part-ARA.CC.200(b)). Taką organizacją może być certyfikowany operator lotniczy.



Dotychczasowe przywileje?

- Operator lotniczy, aby mógł prowadzić stosowne działania (szkolenie i wydawanie świadectw) musi posiadać właściwe wpisy w Specyfikacji Operacyjnej będącej załącznikiem do Certyfikatu Operatora Lotniczego (odnoszące się do **Rozporządzenia Komisji (WE) 290/2012 (Part-CC)**, a nie Rozporządzenia 3922/91 i EU-OPS1.1005).



Niezbędne działania

- Każdy Operator AOC, który aktualnie posiada zatwierdzenie na „szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa personelu pokładowego” i wydawanie stosownych zaświadczeń oraz Operatorzy, którzy chcą otrzymać uprawnienie na prowadzenie szkoleń wstępnych muszą:
- Złożyć do Prezesa ULC Wniosek o rozszerzenie zakresu zatwierdzenia AOC o nowy zakres: prowadzenie szkoleń wstępnych i ewentualnie o wydawanie świadectw (druki: **ULC-AOC-01** oraz **ULC-CC_AT-01** dostępne na stronie [www.ULC](http://www.ULC.pl) w zakładce Operacje lotnicze).



Procedure

- Przygotować i przedłożyć do zatwierdzenia Prezesa Urzędu zmiany do Instrukcji Operacyjnej cz. A oraz cz. D zawierające:
 - Procedury prowadzenia szkoleń wstępnych i egzaminowania (Part-CC.TRA).
 - Programy szkoleń wstępnych (Part-CC.TRA.220 i Załącznik 1 do Part-CC) – program powinien być oparty na ogólnych procedurach oraz wymaganiach przepisów i nie odnosić się do konkretnych typów statków powietrznych.
 - Wymagane kwalifikacje personelu szkolącego (ARA.CC.200(a)) i egzaminującego (ARA.CC.200(b)) oraz procedurę zapewniającą brak konfliktu interesów.



Procedury cd.

- Wymagania dla bazy szkoleniowej realistycznie odzwierciedlającej środowisko panujące w kabinie pasażerskiej (ARA.CC.200(a)).
- Opis własnej bazy szkoleniowej (wykaz zaplecza zewnętrznego: basen, urządzenia treningowe, statek powietrzny, itp.); (sale wykładowe, ich pojemność, wykaz wyposażenia, materiały szkoleniowe, potwierdzenie ciągłego dysponowania wymienionym wyposażeniem, zapleczem i kadrą instruktorską).
- Procedury wydawania świadectw dopuszczenia do pracy oraz utrzymania ich ważności (Part-CC.CCA.105).
- Wzory Świadectw dopuszczenia do pracy (zgodne z Part-ARA) oraz wskazać osobę odpowiedzialną za ich podpisywanie. Świadectwo wydawane jest bezterminowo. (ARA.CC.100(b) i Dodatek II do Part-ARA).



Procedury cd.

- Procedury prowadzenia rejestrów wydanych świadectw oraz ich okresowego przekazywania do Prezesa ULC (ARA.CC.200(b)(2)).
- Procedurę zawieszania/cofania Świadectwa i informowania ULC o podjęciu działań w celu zawieszenia/cofnięcia Świadectwa (obejmuje to szczegółowe dane członka personelu pokładowego i jego dane kontaktowe) (Part-CC.CCA.110).
- Procedurę dostępu inspektorów ULC do zapisów personelu pokładowego, przekazywania kopii Świadectwa na żądanie ULC w rozsądnym czasie, ale nie dłuższym niż 72 h.
- Procedury systemu jakości nadzoru nad tym obszarem, procedury zmiany instruktorów, itp.
- Przykładową dokumentację szkoleniową.
- Wykaz i dokumentację potwierdzającą kwalifikacje instruktorów.
- Wykaz i dokumentacją potwierdzającą kwalifikacje egzaminatorów.
- Co najmniej dwie próbki arkusza egzaminacyjnego dla każdego modułu.



Wniosek/Audyt

- Wniosek wraz ze stosownymi dokumentami należy złożyć nie później niż 30 dni roboczych przez 8/04/2013. Po pozytywnym rozpatrzeniu Wniosku odbędzie się stosowna inspekcja (audyt) u operatora. Audyt będzie ukierunkowany na:
 - Personel – właściwą liczbę i jego kwalifikacje;
 - Wyposażenie szkoleniowe;
 - Zaplecze – odpowiednie do ilości szkolonego personelu;
 - Dokumentację – zgodność z wymaganiami i status zmian;
 - Szkolenie - prowadzenie i zawartość materiału szkoleniowego;
 - System jakości.



Audyt

- Po pozytywnym wyniku audytu Operator otrzyma zmieniony Certyfikat AOC wraz ze zmienioną Specyfikacją Operacyjną.
- Operatorzy dotychczas posiadający zezwolenie (w Specyfikacji Operacyjnej) na „*Prowadzenie szkoleń podstawowych w zakresie bezpieczeństwa i wydawanie zaświadczeń o ukończeniu szkolenia zgodnie z OPS 1.1005*”, którzy:
 - nie złożą Wniosku o nowe zezwolenie lub
 - nie przejdą pomyślnie procesu oceny,nie będą mogli prowadzić szkoleń i wydawać nowych świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego (przepis OPS1.1005 zostanie zastąpiony przepisem Part-CC).



Dotychczasowe zaświadczenia

- ◉ Wszystkie dotychczas wydane „Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia podstawowego w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z OPS 1.1005” muszą być zmienione na zgodne z Załącznikiem 2 do Part-ARA nie później niż do 08/04/2017 r. (art. 11a, pkt. 3 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 290/2012).
- ◉ Personel pokładowy posiadający ważne zaświadczenia musi być „doszkolony” z różnic pomiędzy szkoleniem podstawowym zgodnym z EU-OPS, a szkoleniem wstępnym zgodnym z Part-CC (w ramach najbliższych szkoleń okresowych – Art. 11a pkt. 2(a)-(b)):
 - Obsługa pasażerów - Postępowanie z pasażerami specjalnej kategorii (pkt. 4.1).
 - Zagadnienia związane z medycyną lotniczą i pierwszą pomocą - zmiany (pkt. 5).
 - Materiały niebezpieczne – odniesienie do Instrukcji Technicznych ICAO (pkt. 6).
 - Ogólne zagadnienia związane z bezpieczeństwem - nowe odniesienie do rozporządzenia 300/2008 (pkt. 7).
 - Szkolenie przeciwpożarowe – praktyczne elementy walki z pożarem (pkt. 8.5).



Dotychczasowe uprawnienia

- Po 08/04/2013 wszystkie nowe szkolenia personelu pokładowego muszą być prowadzone wg wymagań Part-CC przez organizacje/operatorów mające zatwierdzenie Prezesa Urzędu.
- „Wydawanie Świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego” mogą realizować TYLKO podmioty posiadające stosowny wpis do Specyfikacji Operacyjnej AOC



Wzór świadectwa/numeracja

Wzór świadectwa określa Dodatek II do Part-ARA. Świadectwo jest dwustronne: na jednej stronie jest treść w języku polskim a na rewersie w języku angielskim:

PL-YY-XXX/ZZZ gdzie:

YY – jest rokiem wydania

XXX – jest numerem certyfikatu AOC

ZZZ – jest kolejnym numerem Świadectwa wydanym przez tego operatora w roku YY np.

PL-13-001/142

1.ŚWIADECTWO DOPUSZCZENIA DO PRACY

PERSONELU POKŁADOWEGO

Wydane zgodnie z Part-CC

2. Numer referencyjny: PL-13-001/142

3. Państwo wydania: Rzeczpospolita Polska

4. Pełne nazwisko i imię posiadacza: KOWALSKI Jan

5. Data i miejsce urodzenia: 01/01/2013, Kraków

6. Obywatelstwo:

7. Podpis posiadacza:

8. Właściwy organ: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, 02-247 Warszawa, ul. Flisa 2

9. Organ wydający świadectwo: Any Airlines S.A., 00-000 Kraków, ul. Długa 5, AOC PL-001/12

10. Podpis urzędnika wydającego:

11. Data wydania: 00/00/2013

12. Posiadacz świadectwa może korzystać ze swoich praw jako członek personelu pokładowego zaangażowany w operacje zarobkowego transportu lotniczego, jeśli spełnia wymagania określone w Part-CC odnoszące się do stałej sprawności i ważności kwalifikacji dla typu statku powietrznego.

Formularz 142 EASA wydanie 1



Działania Prezesa Urzędu

- Prezes Urzędu opublikuje wykaz operatorów lotniczych zatwierdzonych do wydawania Świadectw dopuszczenia do pracy (Part-ARA.CC.100(c)).



Wniosek ULC-CC_AT-01



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK

o zatwierdzenie do prowadzenia szkolenia wstępnego personelu pokładowego i wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy

- Dotyczy: Prowadzenia szkoleń wstępnych zgodnie z Part-CC.TRA
Wydawania Świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z Part.CC.CCA
- Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (✓). Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji Operatora, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.
- Wnioskowanie: Wniosek wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) należy złożyć nie później niż 30 dni roboczych przed przewidywaną datą rozpoczęcia działalności we wnioskowanym zakresie do:
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa

1. OGÓLNE

Informacje ogólne

- | | | |
|----|---|---------|
| 1. | Wnioskodawca/Operator: | Nr AOC: |
| 2. | Dane kontaktowe: Adres, telefon, fax, e-mail, osoba odpowiedzialna za kontakty we wnioskowanym zakresie | |
| 3. | | |



Operational
Suitability
Data



OSD



OSD – co to jest?

- Dane związane z typem statku powietrznego, niezbędne do bezpiecznych operacji:
 - Sylabusy szkoleń pilotów TR
 - Dane odniesienia dla symulatorów
 - Sylabusy szkoleń dla personelu technicznego (poświadczającego) TR
 - Dane do szkoleń personelu CC związane z typem
 - MMEL
- Przygotowane przez wnioskującego o TC
- Zatwierdzone przez EASA wraz z TC
- Zatwierdzone dane MUSZĄ być wykorzystywane przez operatorów

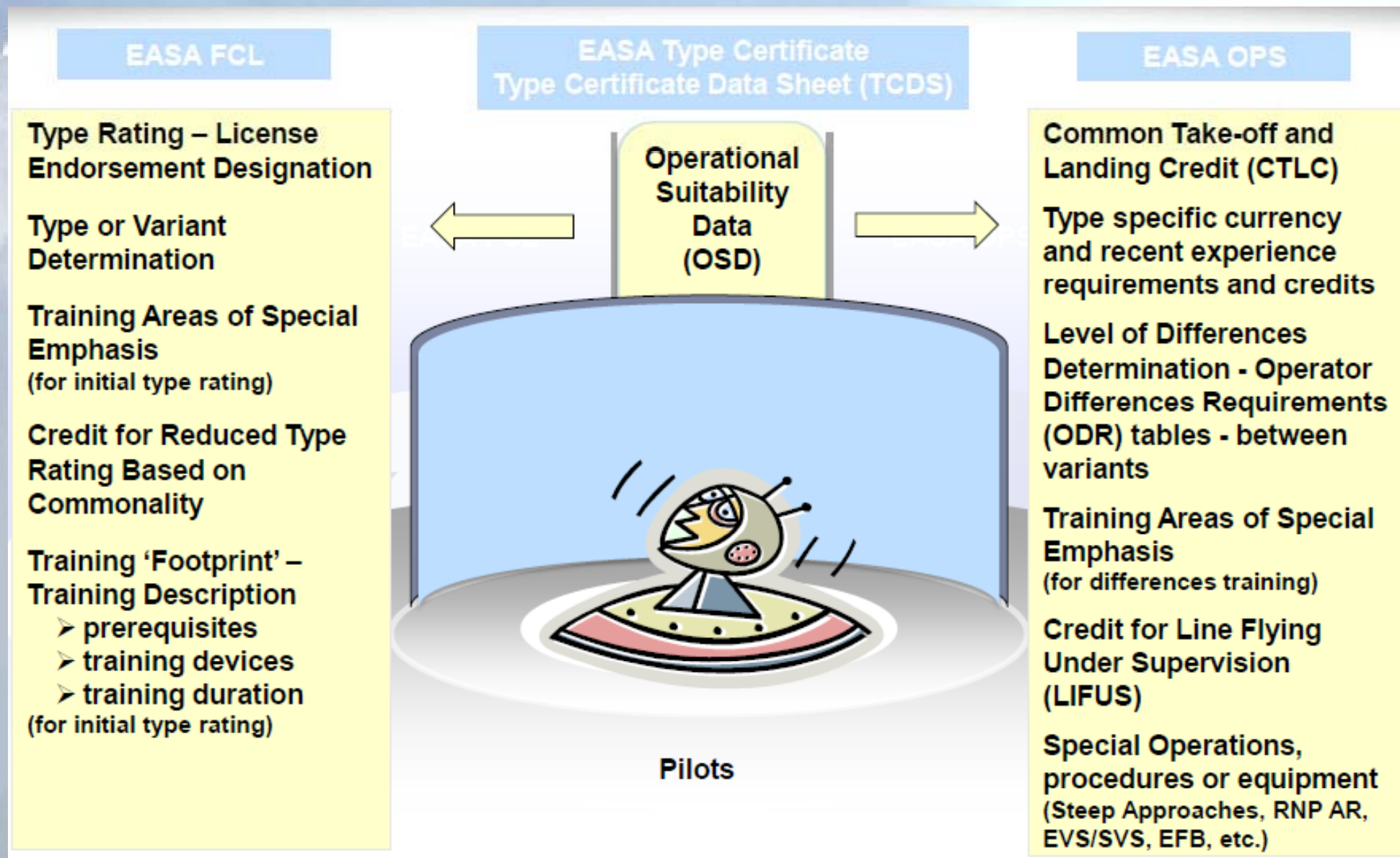


Licencjonowanie ↔ Ocena operacyjna ↔ Operacje





OSD - integracja





Ocena operacyjna

Operational Suitability Data (OSD)

- addresses type-specific issues;
- supports credit for commonality between aircraft;
- identifies level of differences between aircraft;
- identifies areas of type-specific training, checking and currency;
- supports approval of special operations (Steep Approaches, RNP AR, etc.) and special equipment (HUD, EVS/SVS, EFB, CPDLC, etc.).



Stan implementacji

Operational Suitability
Data (OSD)

EASA Opinion 7/2011 to incorporate the OSD process:

- 1st Discussion in EASA Committee by EU Commission at the end of 2012
- 2nd Discussion ? (beginning of 2013)
- Review by EU Parliament
- Translation & Publication in EU Official Journal
- Entry into force ≈ **end 2013 / beginning of 2014 ?**



Raporty OEB śmigłowce





Raporty OEB - śmigłowce





Raporty OEB - samoloty



... and more



Raporty OEB - samoloty



... and more



Praktyczna implementacja (1)

- OSD jest zatwierdzane przez EASA wraz z TC:
 - Zatwierdzenie jest obowiązkowe
 - Jest to odpowiedzialność producenta
 - Wynika są obowiązkowe dla operatorów/organizacji szkoleniowych
- Operatorzy w dalszym ciągu będą musieli przygotować SWOJE MEL-e i kursy szkoleniowe (TR) – jak dotychczas



- Usunięcie „dziury/nieciągłości” pomiędzy projektem statku powietrznego i operacjami:
 - Zapewnienie, że statek powietrzny będzie użytkowany bezpiecznie, poprzez upewnienie się, że cała niezbędna informacja jest dostępna przed wdrożeniem do eksploatacji;
 - Zaangażowanie producentów, którzy najlepiej znają swój produkt i wiedzą jak go użytkować: najlepsze wykorzystanie wiedzy o projekcie.



Okres przejściowy

- ◉ Bez „big bang”
- ◉ Maksymalnie 4 lata okresu przejściowego (opt-out)
- ◉ Producenci:
 - Dla nowych TC stosują nowe wymagania
 - Aktualizacja w ciągu 2-ch lat.
- ◉ Operatorzy/organizacje szkoleniowe:
 - Dla nowych MEL/kursów szkoleniowych stosują OSD o ile są dostępne
 - Aktualizacja MEL-i/kursów szkoleniowych w ciągu 2-ch lat po dostępności stosownych OSD



Praktyczna implementacja (2)

- ⊙ EASA zatwierdza OSD wykorzystując CS
- ⊙ OSD należy do posiadacza TC i powinno być udostępnione operatorom i NAA
- ⊙ Operatorzy przygotowują MEL-e i kursy szkoleniowe na podstawie OSD
- ⊙ NAA zatwierdza MEL-e i kursy szkoleniowe po sprawdzeniu, że podstawą ich przygotowania było właściwe OSD
- ⊙ Nie ma zmian względem dotychczasowego wykorzystania raportów (J)OEB



Źródła wiedzy o SMS

SKYbrary

The single point
reference for aviation safety knowledge

navigation

- Home page
- Operational issues
- Human performance
- Enhancing safety
- Safety regulations
- Accidents and incidents
- Aircraft Types
- Airport Directory
- Toolkits
- General Aviation
- Organisations
- Bookshelf
- Publications
- ICAO FSIX

work in progress

- Draft articles
- Request an article

information

- About SKYbrary
- Contact us
- Help
- Who is who
- Glossary
- Promotion

toolbox

- What links here

If you wish to contribute or participate in the discussions about articles you are invited to [join SKYbrary](#)

Operational Issues



Air Ground
Communication



Ground Operations



Runway Excursion



Airspace
Infringement



Airworthiness



Runway Incursion



Bird Strike



Level Bust



Wake Vortex
Turbulence



Controlled Flight
Into Terrain



Loss of Control



Weather



Fire Smoke &
Fumes



Loss of Separation



Emergency and
Contingency

Highlighted Article

In-Flight Fuel Management

posted 21 January 2013

Under abnormal conditions, as the tools normally used for predictions and flight planning become misleading...

Safety Alert

Passing of level information

posted 11 January 2013

When providing traffic information, controllers should routinely use "relative" instead of the "level" reference. This is to ensure ATM compliant traffic



EASA – EHEST - śmigłowce

EHEST Safety Management - Microsoft Internet Explorer provided by Urząd Lotnictwa Cywilnego

http://easa.europa.eu/essi/ehest/main-page/ehest-safety-management-toolkit/

Plik Edycja Widok Ulubione Narzędzia Pomoc

Ulubione Imluhalinto - EU-OPS LPcompliance1 Legalis Warszawa Sugerowane witryny Galeria obiektów Web Slice Bezpłatna usługa pocztowa ... WITAMY INTERNETOWYM C...

EHEST Safety Management

EHEST
Component of ESSI

Organisation Publications **Activities** Other Safety teams and links Back to the main page

Latest news

- Article in AirRescue – EHEST – Helicopter safety – Everybody's concern
- EHSIT ST technology work presented at European Rotorcraft Forum (ERF), 4-7 Sept. 2012, Amsterdam
- Safety Management Toolkit – August 2012
- Symposium F-DGAC "sécurité hélicoptères: l'approche pragmatique des opérateurs" – 14 novembre 2012
- Video – Passenger management

Core-Team Members



News categories

EHEST Safety Management

The EHEST Safety Management Toolkit has been created by the Specialist Team Operations & Safety Management System (EHSIT ST Ops & SMS) of the European Helicopter Safety Team (EHEST). This Toolkit has been developed with consideration being given to the proposed Annex III to the future EU regulation on Air Operations, Part ORO Subpart GEN Section II 'Management System' and the relevant AMC's and GM, to be finalised and published later on in 2012.

These European rules however, have not as yet been finalised and published yet (situation at 1 August 2012). As the regulatory references are likely to evolve over time, this Toolkit will be reviewed to ensure that the content continues to reflect the current state of the European regulations. It is the responsibility of the operator to ensure that they update their Safety Management Manual (SMM) to comply with the applicable regulations.

This Safety Management Toolkit targets Complex Operators as set out in AMC1 ORO.GEN.200 (b) Management System, and will be mostly beneficial for those operators with little experience of running an SMS.

The EHEST Safety Management Toolkit contains the following three components:

- The EHEST Company Safety Management Manual (SMM)**

The SMM has been developed with consideration being given to the proposed Annex



PYTANIE

- Czy jesteście Państwo zainteresowani takimi spotkaniami??

Jeśli TAK to

- W jakiej formule?
- W jakim obszarze?
- Jak często?
- Gdzie?



Koniec



Dziękuję za uwagę