



# Urząd Lotnictwa Cywilnego

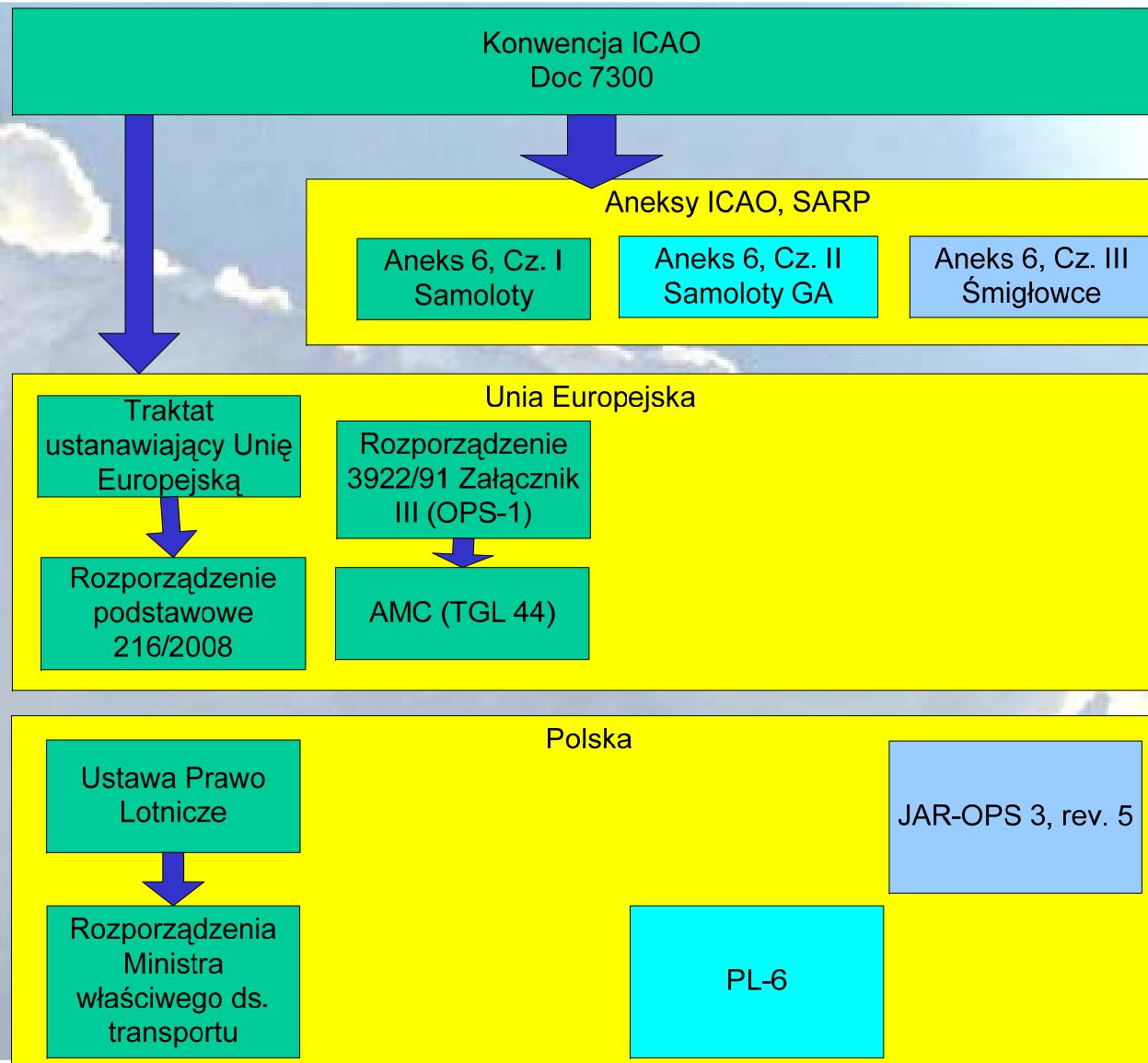
## Zmiany w przepisach operacyjnych EU – nowe wyzwania

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

21.04.2011 KKBL



# Aktualna struktura przepisów lotniczych w zakresie operacji lotniczych





# Rozporządzenie podstawowe 216/2008 – pierwsze rozszerzenie

19.3.2008

EN

Official Journal of the European Union

L 79/1

I

(Acts 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<sup>(1)</sup>,

After consulting the Committee of the Regions,

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

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

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

<sup>(1)</sup> OJ C 185, 8.8.2006, p. 106.

<sup>(2)</sup> 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.

⊙ 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.)

## 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



### **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

## Załącznik IV



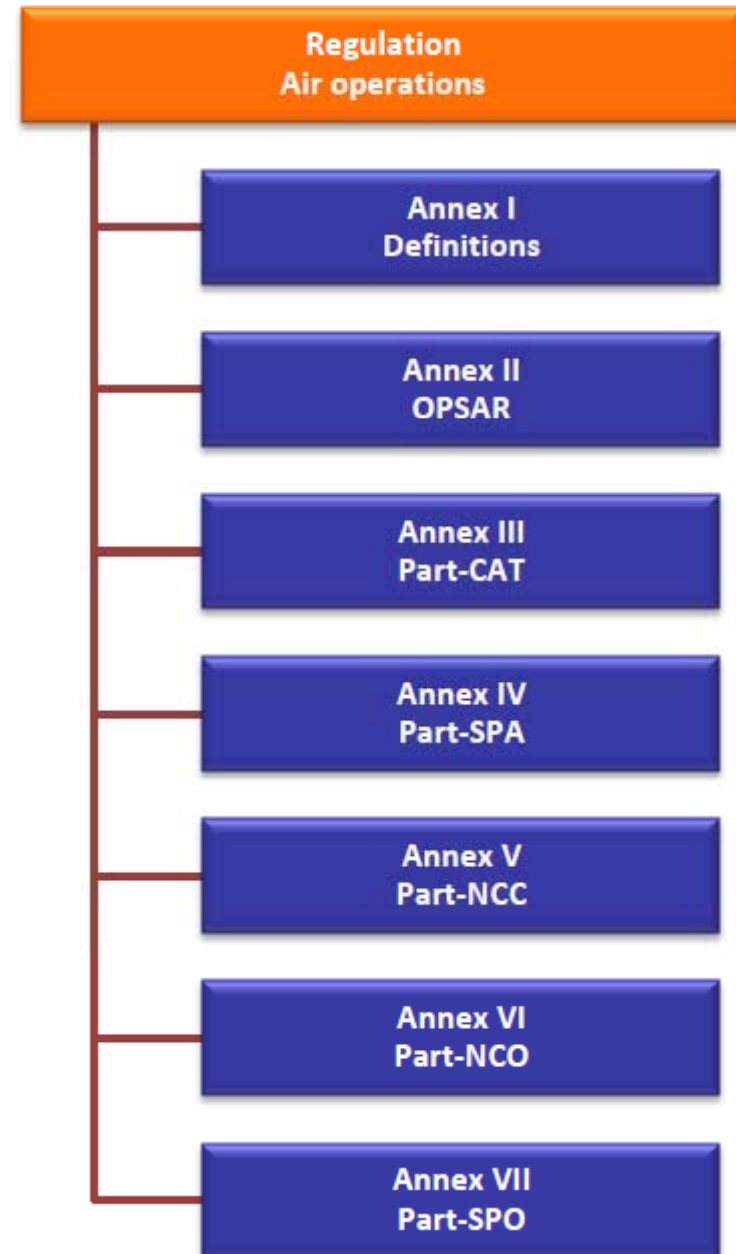
# Struktura nowych przepisów EU

1 etap wdrożenia (08/04/2012):

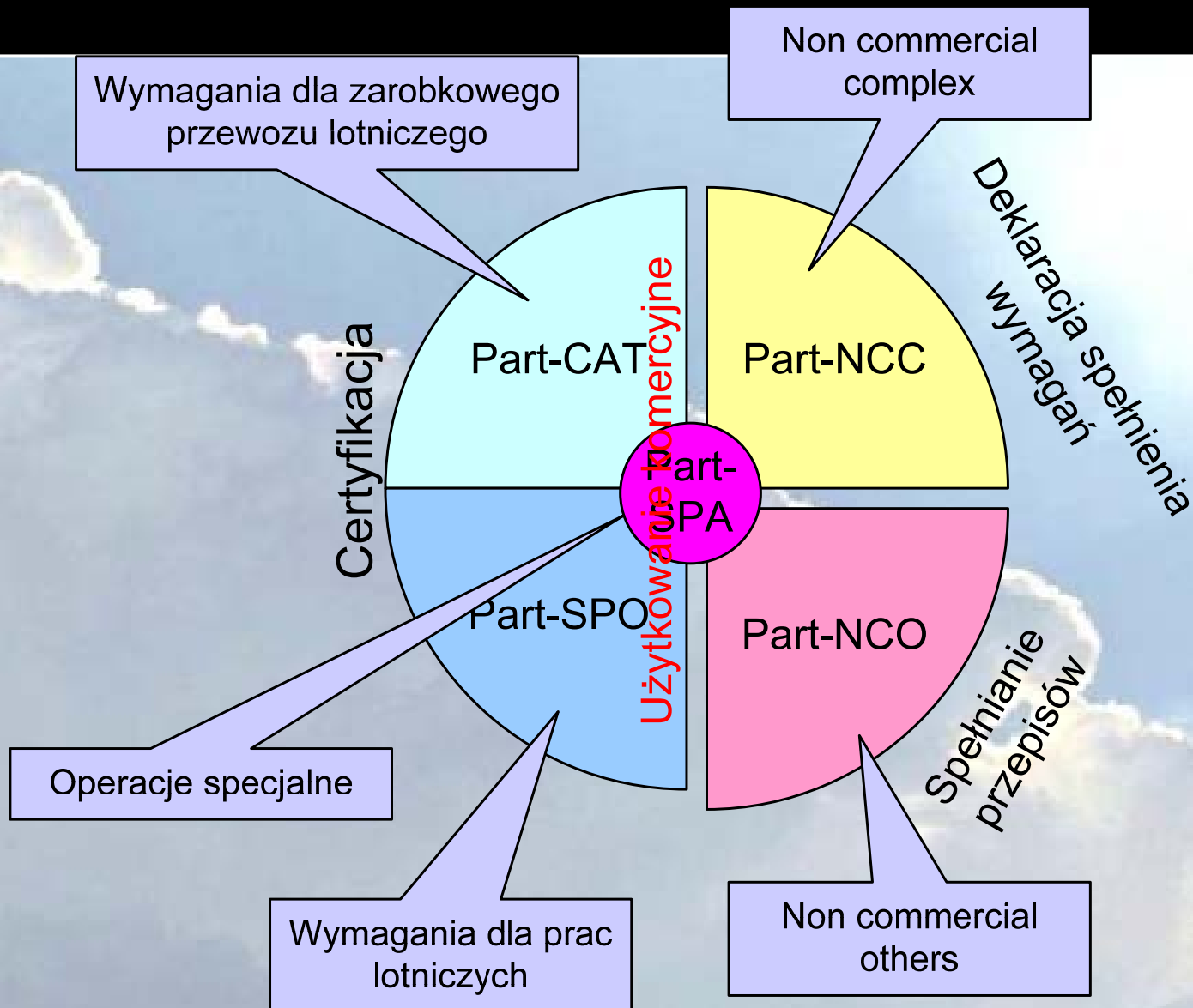
- Part-CAT (A+H)
- Part-SPA
- Part-NCC (??)
- Part-NCO (??)

2-gi etap wdrożenia (koniec 2012 ?)

- Part-CAT (S+B, A to A A+H)
- Part-SPO



# Operacje lotnicze (Air Operations)





# Użytkowanie komercyjne (wg. Rozp. 216/2008)

oznacza użytkowanie statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, które jest dostępne publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępne publicznie, następuje na mocy umowy między użytkownikiem a klientem, gdy klient nie ma kontroli nad użytkownikiem;

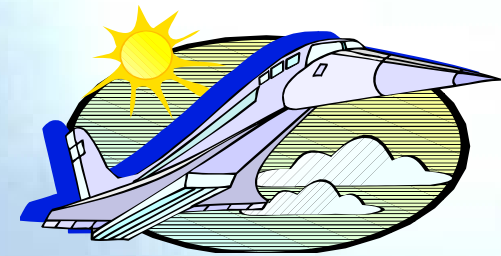




# skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym

## (i) samolot:

- o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub
- certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub
- certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub
- wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; lub



## (ii) śmigłowiec certyfikowany:

- dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg, lub
- dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
- do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub

## (III) przemiennopłat



# Zasady wdrożenia – propozycja samoloty w CAT

- ⊙ Dziedziczenie praw nabytych - AOC wydane zgodnie z OPS-1 będzie dalej ważne
- ⊙ 6 miesięcy opt-out
- ⊙ Różnice pomiędzy OPS-1 i nowymi IR:
  - 2 lata na zamknięcie niezgodności poziomu 2
  - Niezgodności poziomu 2 = ogólne niezgodności wynikające z różnicy przepisów starych i nowych, okres na dostosowanie procedur i podręczników



# Zasady wdrożenia – propozycja śmigłowce w CAT

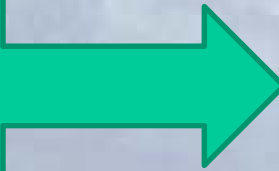
- ⊙ Dziedziczenie praw nabytych - AOC wydane zgodnie z JAR OPS-3 nie będzie dziedziczone – AOC podlega konwersji !!!!
- ⊙ 2 lata opt-out
- ⊙ Operatorzy przeprowadzą analizę braków (gap analysis)
- ⊙ PC ustanowią raporty konwersji do 8/04/2013 zawierające:
  - Opis przepisów krajowych
  - Zakres uprawnień przyznanych operatorom
  - Ulgi przyznane
  - ograniczenia
- ⊙ Pełna zgodność 8/04/2014



# MEL

- ⦿ Wszystkie zatwierdzone MEL-e pozostaną ważne
- ⦿ Każda kolejna zmiana wymaga EASA MMEL

JAR-MMEL/MEL



**PART-21, OSD  
Part-CAT.MLR**



# Możliwe okresy przejściowe

| Rodzaj operacji    | Part       | Statek powietrzny        | Opt-out      |
|--------------------|------------|--------------------------|--------------|
| CAT, oprócz A to A | CAT<br>SPA | samoloty                 | 6 miesięcy   |
|                    | CAT<br>SPA | śmigłowce                | 2 lata       |
| CAT A to A         | CAT        | Samoloty<br>śmigłowce    | Nie ustalono |
|                    | SPA        | Samoloty<br>śmigłowce    | 3 lata       |
| CAT B+S            | CAT        | Balony wolne<br>Szybowce | Nie ustalono |
|                    | SPA        | Balony wolne<br>Szybowce | 3 lata       |



# Możliwe okresy przejściowe

| Rodzaj operacji                         | Part | Statek powietrzny | Opt-out      |
|-----------------------------------------|------|-------------------|--------------|
| Prace lotnicze                          | SPA  | A+H+B+S           | 3 lata       |
|                                         | SPO  | A+H+B+S           | Nie ustalono |
| Non commercial operations with CMPA     | SPA  | Samoloty śmigłowe | 2 lata       |
|                                         | NCC  | Samoloty śmigłowe | Nie ustalono |
| Non commercial operations with non-CMPA | SPA  | A+H+B+S           | 3 lata       |
|                                         | NCC  | A+H+B+S           | Nie ustalono |



# Part-CAT

# Part-SPA





# Kluczowe zmiany

- ⊙ Certyfikat AOC (jeden typ wg wzoru EASA) wydawany jest dla działalności komercyjnej, po spełnieniu wymagań zawartych odpowiednich wymaganiach technicznych; Specyfikacje operacyjne są załącznikiem do AOC
- ⊙ AOC Podlega procesowi certyfikacji
- ⊙ 3-ch Postholderów (bez CAMO)
- ⊙ Certyfikat jest bezterminowy
- ⊙ Cykl audytowy obejmuje 24 miesiące
- ⊙ Obowiązek wdrożenia „systemu zarządzania” (SMS)
- ⊙ SP muszą mieć CofA zgodne z Part-21



# Cabin Crew CC

- ⦿ Part-CC
- ⦿ Szkolenie realizują „odpowiednio” zatwierdzone (przez Nadzór) organizacje szkoleniowe lub operator CAT z odpowiednim wpisem w SO
- ⦿ CAA może upoważnić te podmioty do przyjmowania egzaminów i (ewentualnie) wydawania atestatów w imieniu Nadzoru
- ⦿ CC musi spełnić wymagania Part-MED
- ⦿ CAA opracują procedurę wydawania atestatów dla CC
- ⦿ Zasadniczo Atestat wydaje CAA (wg wzoru EASA)



**Get ready! Time is running fast!**