

Zmiany w prawie UE dot. przewoźników lotniczych

dr inż. Albert ORTYL
Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego ULC



Aktualny stan przepisów operacyjnych - AOC

SAMOLOTY

ŚMIGŁOWCE

OPS-1 (Załącznik III do Rozporządzenia 3922/91)

JAR OPS-3 rev. 5

AMC
TGL. 44

JAR-MMEL/MEL

JAR-26

Rozporządzenie Komisji (WE) 1332/2011 (ACAS)

Szczegółowe wymagania dotyczące operacji specjalnych: ETOPS, AWO, RNAV, RVSM, DGR



Rozporządzenie podstawowe 216/2008 – pierwsze rozszerzenie

19.3.2008 | EN | Official Journal of the European Union | L 79/1

I

(Act adopted under the EC Treaty/Euatom 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 (3),

After consulting the Committee of the Regions,

Acting in accordance with the procedure laid down in Article 251
of the Treaty (4),

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 could 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
such as to enable them to operate in the Community and
in regions which are outside the Community and

(3) OJ C 185, 8.8.2006, p. 106.

(4) Opinion of the European Parliament of 14 March 2007 (OJ C 361 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.)



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

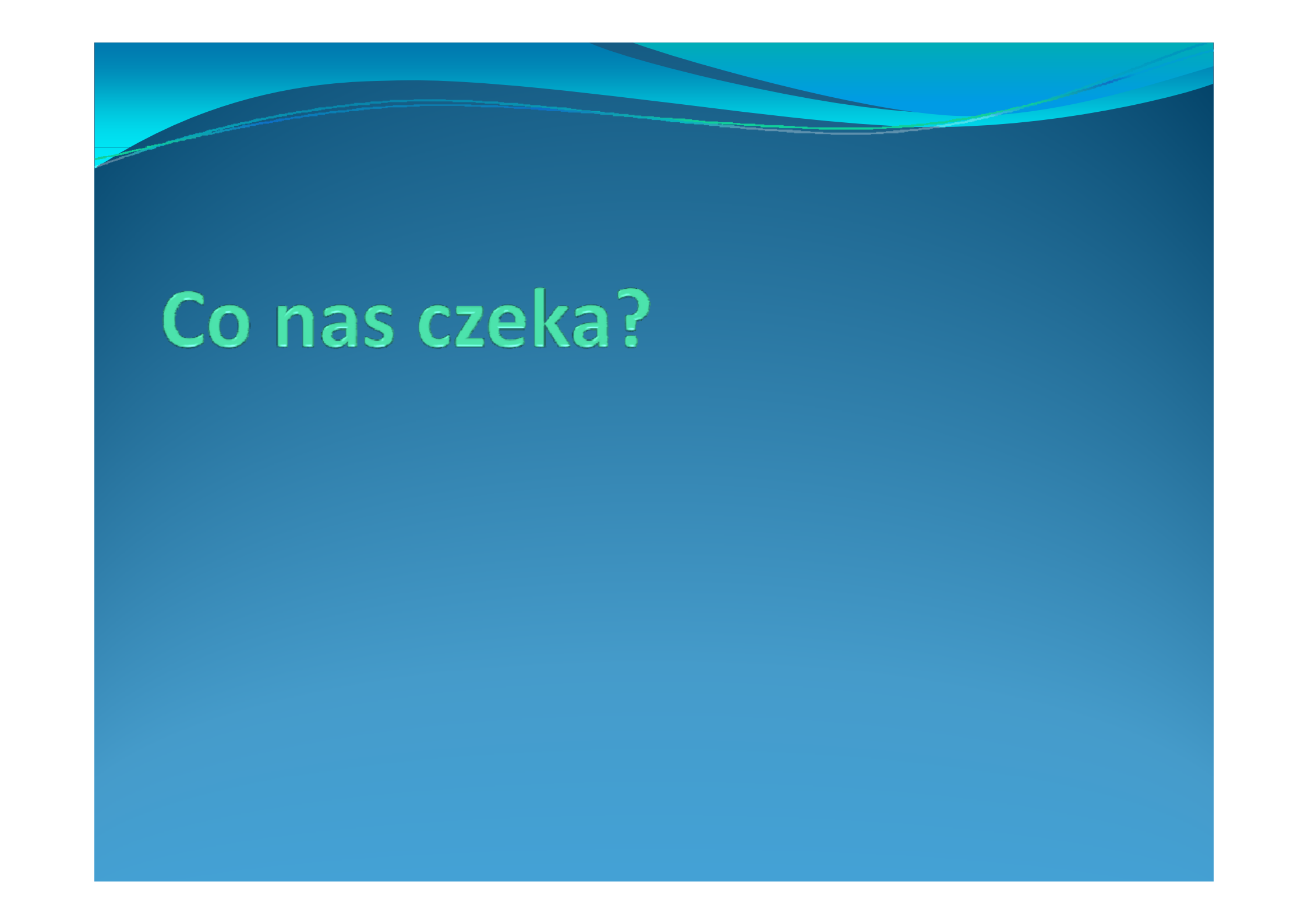
b) zarejestrowane w państwie członkowskim,

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



Personel pokładowy

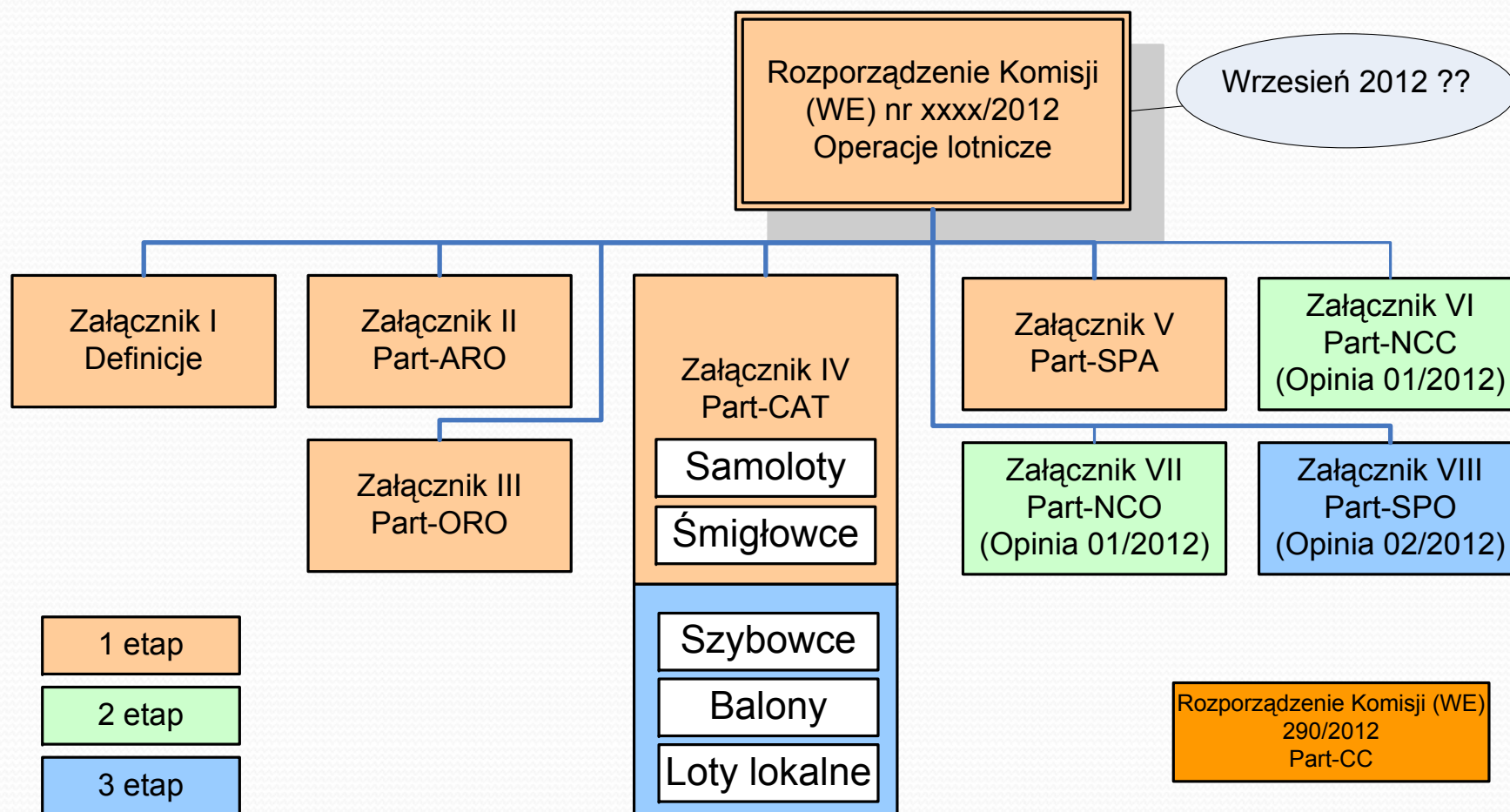
4. Personel pokładowy uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), spełnia zasadnicze wymagania określone w załączniku IV. Personel uczestniczący w prowadzeniu działalności zarobkowej musi posiadać zaświadczenie określone wstępnie w załączniku III części 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.

The background is a solid blue color with a gradient. At the top, there are several wavy, horizontal lines in shades of blue and teal, creating a sense of movement or a horizon line. The text is positioned in the upper left quadrant of the image.

Co nas czeka?



Struktura nowych przepisów EU w zakresie operacji lotniczych





Art. 1 Zakres obowiązywania

1. Ustanawia szczegółowe przepisy w obszarze wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów i śmigłowców, w tym inspekcji naziemnych statków powietrznych operatorów będących pod nadzorem innych Państw, gdy te lądują na lotniskach EU.



cd.

2. To rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady dla warunków dla wydania, utrzymania, zmiany, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu operatora przywołanego w art. 4(1)(b) i (c) Rozporządzenia 216/2008 **zaangażowanego w zarobkowy przewóz lotniczy**, przywileje oraz odpowiedzialność posiadacza certyfikatu jak również warunki pod jakimi operacje mogą być zabronione, ograniczone lub być przedmiotem pewnych warunków/ograniczeń w interesie bezpieczeństwa.



Art. 5 Operacje lotnicze

1. Operatorzy mogą używać statków powietrznych w celu zarobkowego przewozu lotniczego (CAT) tylko zgodnie z wymaganiami Załącznika III (part-ORA) i IV (Part-CAT) tego Rozporządzenia.



Art. 5 (2)

Operator CAT musi również być zgodny z odpowiednimi zapisami w Załączniku V (SPA) gdy operuje:

- a) Samolotami i śmigłowcami wykorzystywanymi do:
 - i. Operacji PBN
 - ii. Operacji zgodnych z MNPS
 - iii. Operacji w przestrzeni o zredukowanej separacji pionowej RVSM
 - iv. Operacji o ograniczonej widzialności LVO
- b) Samolotami i śmigłowcami wykorzystywanymi do transportu materiałów niebezpiecznych;
- c) Dwusilnikowymi samolotami wykorzystywanymi do operacji ETOPS w zarobkowym przewozie lotniczym;
- d) Śmigłowcami wykorzystywanymi w CAT, operującymi z wykorzystaniem środków wspomagających nocne widzenie (NVIS)
- e) Śmigłowcami wykorzystywanymi w CAT, operacje dźwigowe (HHO) oraz
- f) ₁₁ Śmigłowcami wykorzystywanymi w CAT operacje HEMS.



Art. 6- Wykluczenia

1. Operacje CAT rozpoczynające się i kończące na tym samym lotnisku/lądowisku samolotem w klasie osiąkowej „B” lub nieskomplikowanym śmigłowcem nie wymagają zgodności z Załącznikiem III (ORO) i IV (CAT):

Jednakże dla tego rodzaju operacji obowiązują następujące zasady:

- a) Załącznik III (OPS-1) do Rozporządzenia 3922/91 oraz odpowiednie odstępstwa narodowe oparte o analizę ryzyka przeprowadzonego przez Kompetentny Nadzór – dla samolotów
- b) Przepisy narodowe – dla śmigłowców

„Samoloty w klasie osiąkowej B” oznacza samoloty napędzane silnikami śmigłowymi o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich 9 lub mniejszej i maksymalnej masie startowej 5700 kg lub mniejszej.



Art. 6 Certyfikat Operatora Lotniczego

1. Certyfikaty AOC wydane przez państwa członkowskie operatorom CAT (samolotowym) przed wejściem w życie tego Rozporządzenia są uznawane za wydane zgodnie z tym Rozporządzeniem o ile są wydane w zgodności z Rozporządzeniem Rady (EWG) 3922/91.

Jednakże, nie później niż 2 lata po wejściu w życie tego Rozporządzenia:

- a) Operatorzy muszą wdrożyć system zarządzania, programy szkoleniowe, procedury i podręczniki zgodne z wymaganiami odpowiednio: Załącznika III, IV i V.
- b) Certyfikaty AOC muszą być wymienione na certyfikaty wydane zgodnie z Załącznikiem II (Part-ARO)



cd.

- 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) zawierać analizę różnic pomiędzy wymaganiami krajowymi (JAR-OPS-3 rev. 5 w Polsce) a wymaganiami zawartymi w Załącznikach do rozporządzenia (Part-ORO, Part-CAT i Part-SPA) wraz ze wskazaniem, jak i kiedy operator będzie zobowiązany w pełni spełnić wymagania tych Załączników.
- Raport konwersji” powinien zawierać kopie wszystkich dokumentów niezbędnych do udowodnienia elementów (a-c), w tym kopie właściwych krajowych wymagań i procedur.



Raport konwersji

- Proces konwersji powinien się rozpocząć od momentu wejścia w życie nowych przepisów.
- Współpraca: Przewoźnik, Nadzór, EASA
- Listy zgodności z nowymi przepisami
- Operacje HEMS w załodze jednoosobowej – niedozwolone do czasu zapewnienia zgodności z SPA.HEMS



Art. 8 Ograniczenia czasu lotu

Ograniczenia czasu lotu i służby są zgodne z:

- a) Dla samolotów - Artykuł 8.4 i Podczęść Q Załącznika III do Rozporządzenia 3922/91
- b) Dla śmigłowców – prawem krajowym.



Art. 9 MEL

Wszystkie Listy Minimalnego Wyposażenia (MEL) zatwierdzone przed datą obowiązywania tego Rozporządzenia są uznawane za zatwierdzone w zgodności z nowymi przepisami i mogą być dalej używane przez Operatorów, którzy uzyskali stosowane zatwierdzenie. Po dacie obowiązywania tego Rozporządzenia, wszystkie zmiany do MEL muszą być realizowane na zgodność z ORO.MLR.105.



Art. 10 Wejście w życie

1. Rozporządzenie wchodzi w życie 3-go dnia od publikacji
 - Powinno być stosowane 3-go dnia od opublikowania
2. W drodze odstępstwa od drugiego paragrafu pkt. 1 Państwa Członkowskie mogą zdecydować o nie stosowaniu Załączników I-V przez okres 2-ch lat od wejścia w życie.

Jeżeli Państwo Członkowskie skorzysta z możliwości par. 2 powinno to notyfikować do Komisji Europejskiej i Agencji . Notyfikacja ta powinna opisywać przyczyny takiego odstępstwa oraz jego czas oraz program implementacji zawierający przewidywane działania i ich czas.



Wejście w życie a obowiązwalność

- Wejście w życie oznacza, że dany przepis istnieje, ale bez mocy sprawczej.
- Obowiązwalność jest tym terminem, który jest właściwy dla nas jako Państwa jak i podmiotów. Od tego dnia wszyscy **MUSZĄ** spełniać wymagania tego przepisu w 100%.



Działania podczas okresu przejściowego

- Nadzór lotniczy powinien rozpocząć wdrażanie systemu zarządzania, podręczników inspektora, oprogramowania, itd., od momentu wejścia w życie nowych przepisów tak, aby na koniec okresu przejściowego był gotowy na „przejście” na nowe zasady.
- Przewoźnicy lotniczy powinni rozpocząć wdrażanie ich systemu zarządzania (SMS), procedur operacyjnych programów szkoleniowych i podręczników tak, aby na koniec okresu przejściowego w 100% spełniać wymagania nowych przepisów.



cd. Okres przejściowy

- Nadzór lotniczy powinien kontynuować wydawanie nowych AOC zgodnie z OPS-1/JAR-OPS 3 do końca okresu przejściowego. To samo dotyczy odstępstw narodowych z Art. 8(2) lub 8(3) Rozporządzenia 39922/91.
- Przedłużanie i zmiany do AOC powinny być realizowane zgodnie z OPS-1/JAR-OPS 3 do czasu upływu okresu przejściowego.
- Nadzór lotniczy powinien być gotowy do wydawania nowych AOC wg nowych przepisów. To samo dotyczy przedłużania już wydanych AOC (ale zależy to od postępu tych firm w przygotowaniach do implementacji nowych przepisów).



Dziękuję za uwagę