

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/140**z dnia 29 stycznia 2015 r.****w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do sterylnej kabiny załogi lotniczej i sprostowania tego rozporządzenia**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Operatorzy i personel uczestniczący w użytkowaniu określonych statków powietrznych muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w pkt 8.b załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (2) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanowiono warunki bezpiecznego użytkowania statków powietrznych.
- (3) Aby ograniczyć ryzyko związane z ewentualnymi błędami wynikającymi z zakłócenia działań lub rozproszenia uwagi załogi lotniczej w niektórych fazach lotu, należy zobowiązać operatorów do zapewnienia, by członkowie załogi nie musieli wykonywać podczas krytycznych faz lotu czynności innych niż konieczne do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego.
- (4) Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawia ograniczenie liczby osób, które mogą znajdować się na pokładzie podczas operacji specjalistycznych. To ograniczenie nie znajduje jednak uzasadnienia we względach bezpieczeństwa. Należy zatem dostosować art. 5 ust. 7.
- (5) Do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dodano rozporządzeniem Komisji (UE) nr 71/2014⁽³⁾ artykuł 9a. Następnie rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014⁽⁴⁾ dodano kolejny artykuł 9a, który jednak powinien być otrzymać numer 9b. Dla zapewnienia jasności i pewności prawa należy zastąpić ten artykuł 9a dodany rozporządzeniem (UE) nr 83/2014 i nadać mu prawidłowy numer.
- (6) Mając na względzie pewność prawa oraz zapewnienie spójności z terminami stosowanymi w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008, należy w niektórych językach poprawić pewne terminy użyte w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić i sprostować rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (8) Środki określone w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii⁽⁵⁾ wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 71/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 23 z 28.1.2014, s. 27).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 28 z 31.1.2014, s. 17).

⁽⁵⁾ Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 05/2013 z dnia 10 czerwca 2013 r. dotycząca rozporządzenia Komisji ustanawiającego przepisy wykonawcze w odniesieniu do procedur dotyczących sterylnej kabiny załogi lotniczej.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Operatorzy samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, a także balonów i szybowców, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym niezarobkowych operacjach specjalistycznych, eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;

b) ust. 5 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) inne samoloty i śmigłowce, a także balony i szybowce zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;

c) w ust. 7 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem członków załogi na pokładzie nie mogą znajdować się osoby, których obecność nie jest niezbędna do wykonania misji.”;

2) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„2. W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 statki powietrzne, o których mowa w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w przypadku samolotów są eksploatowane w oparciu o warunki określone w decyzji Komisji C(2009) 7633 z dnia 14 października 2009 r., kiedy są użytkowane w operacjach CAT.”;

b) w ust. 4a formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„4a. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 1 i 6, następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, balonów i szybowców mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII.”;

3) art. 9a dodany rozporządzeniem (UE) nr 83/2014 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9b

Ocena

Agencja regularnie dokonuje oceny skuteczności przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku zawartych w załącznikach II i III. Nie później niż dnia 18 lutego 2019 r. Agencja przygotowuje pierwsze sprawozdanie na temat wyników tej oceny.

We wspomnianej ocenie wykorzystuje się wiedzę naukową i opiera się ją na danych operacyjnych gromadzonych, z pomocą państw członkowskich, długofalowo po rozpoczęciu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Ocena dotyczy wpływu, jaki na czujność załogi mają co najmniej następujące czynniki:

- a) pełnienie służby przez ponad 13 godzin w najkorzystniejszej porze doby;
- b) pełnienie służby przez ponad 10 godzin w mniej korzystnej porze doby;
- c) pełnienie służby przez ponad 11 godzin przez członków załogi o nieznanym stopniu zaaklimatyzowania;
- d) służba na dużej liczbie odcinków (więcej niż 6);

- e) pozostawanie w gotowości do służby, np. pełnienie dyżuru lub pozostawanie w rezerwie, po którym następuje służba podczas lotu; oraz
 - f) grafiki zakłócające.”;
- 4) w załącznikach I, III, IV, VI i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

- 1) art. 6 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Na zasadzie odstępstwa od SPA.PBN.100 »Operacje PBN« z załącznika V operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, na trasach lub zgodnie z procedurami, w przypadku których ustanawia się specyfikacje nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), są nadal wykonywane na warunkach określonych w prawie krajowym państw członkowskich do momentu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.”;

- 2) w załącznikach II, III, IV, VII i VIII wprowadza się poprawki określone w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

Jednakże art. 1 pkt 3 stosuje się od dnia 18 lutego 2016 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 29 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

1) w załączniku I dodaje się punkt 109a w brzmieniu:

„109a) »Sterylna kabina załogi lotniczej« oznacza każdy przedział czasu, w którym działania członków załogi lotniczej nie są zakłócone ani ich uwaga nie jest rozpraszana, z wyjątkiem sytuacji krytycznych dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego lub dla bezpieczeństwa osób przebywających na jego pokładzie.”;

2) w załączniku III (CZĘŚĆ ORO):

a) pkt ORO.GEN.110 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Operator ustanawia procedury i instrukcje dla bezpiecznej eksploatacji każdego typu statku powietrznego, określające czynności i obowiązki personelu naziemnego oraz członków załóg dotyczące wszystkich rodzajów operacji na ziemi oraz w powietrzu. Te procedury i instrukcje nie mogą wymagać od członków załóg wykonywania podczas krytycznych faz lotu czynności innych niż konieczne do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego. Procedury i instrukcje muszą również zawierać procedury i instrukcje związane ze sterylną kabiną załogi lotniczej.”;

b) pkt ORO.MLR.105 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) opracowuje się zgodnie z pkt 8.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w oparciu o odpowiedni główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) określony w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012. Jeżeli MMEL nie został ustanowiony jako część danych dotyczących zgodności operacyjnej, MEL może się opierać się na odpowiednim MMEL uznanym przez państwo operatora lub rejestracji, stosownie do przypadku.”;

3) w załączniku IV (CZĘŚĆ CAT) dodaje się punkt w brzmieniu:

„CAT.GEN.MPA.124 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania statku powietrznego w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.”;

4) w załączniku VI (CZĘŚĆ NCC) dodaje się punkt w brzmieniu:

„NCC.GEN.119 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.”;

5) w załączniku VIII (CZĘŚĆ SPO) dodaje się punkt w brzmieniu:

„SPO.GEN.119 Kołowanie statku powietrznego

Operator ustanawia procedury dotyczące kołowania statku powietrznego w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji i w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogi startowej.”.

ZAŁĄCZNIK II

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

- 1) w załączniku II:
 - a) pkt ARO.GEN.220 lit. a) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) nadzoru nad operacjami wykonywanymi statkami powietrznymi innymi niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym przez operatorów wykonujących niezarobkowe operacje lotnicze;”;
 - b) pkt ARO.GEN.300 lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) czy operatorzy wykonujący niezarobkowe operacje lotnicze przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym niezmiennie spełniają stosowne wymagania; oraz”;
- 2) w załączniku III:
 - a) pkt ORO.GEN.110 lit. k) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) jednosilnikowych śmigłowców o MOPSC nie większej niż 5 innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym,”;
 - b) pkt ORO.FC.005 lit. b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej oraz w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:

 - jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg lub MOPSC wynoszącej 5, lub
 - jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, o MOPSC wynoszącej 5;”;
 - c) pkt ORO.FC.105 lit. d) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej lub w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych według VFR w dzień przy użyciu jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, o MOPSC wynoszącej 5;”;
 - d) pkt ORO.FC.230 lit. b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) Członek załogi lotniczej zaangażowany w operacje dzienne i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, wykonywane na śmigłowcu innym niż skomplikowany śmigłowiec z napędem silnikowym, może zaliczyć sprawdzian umiejętności u operatora tylko na jednym z posiadanych typów. Sprawdzenie umiejętności u operatora jest przeprowadzany za każdym razem na typie najdawniej wykorzystywanym w sprawdzianie umiejętności. Odpowiednie typy śmigłowców, które można grupować do celu prowadzenia sprawdzianu umiejętności u operatora, są określane w instrukcji operacyjnej.”;
 - e) pkt ORO.FC.230 lit. b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) Nie naruszając przepisu ORO.FC.145 lit. a) pkt 2, w przypadku operacji wykonywanych śmigłowcami innymi niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, a także operacji wykonywanych samolotami w klasie osiągow B, sprawdzian może przeprowadzić odpowiednio wykwalifikowany dowódca wyznaczony przez operatora i przeszkolony w zakresie zagadnień CRM i oceny umiejętności CRM. Operator informuje właściwy organ o osobach wyznaczonych do pełnienia tej funkcji.”;
- 3) w załączniku IV:
 - a) w pkt CAT.GEN.MPA.180 lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„b) Nie naruszając przepisów lit. a), w przypadku operacji wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, startujących i lądujących z tego samego lotniska lub miejsca operacji lotniczej w odstępie do 24 godzin lub pozostających w granicach obszaru lokalnego określonego w instrukcji operacyjnej, następujące dokumenty i informacje można przechowywać na lotnisku lub na miejscu operacji lotniczej zamiast na pokładzie.”;
 - b) pkt CAT.OP.MPA.100 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) operacji VFR wykonywanych w dzień przy użyciu samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym;”;

- c) pkt CAT.OP.MPA.105 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym; oraz”;
- d) pkt CAT.OP.MPA.130 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) Z wyjątkiem operacji VFR wykonywanych z użyciem samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym, operator ustanawia odpowiednie procedury operacyjne dotyczące odlotu oraz przylotu/podejścia dla każdego typu samolotu, biorąc pod uwagę potrzebę minimalizacji hałasu emitowanego przez statki powietrzne.”;
- e) pkt CAT.OP.MPA.135 lit. c) otrzymuje brzmienie:
„c) Litera a) pkt 1 nie ma zastosowania do operacji VFR wykonywanych w dzień przez statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, podczas których statek powietrzny odlatuje i przylatuje na to samo lotnisko lub miejsce operacji lotniczej.”;
- f) pkt CAT.OP.MPA.175 lit. c) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym startujących i lądujących na tym samym lotnisku lub miejscu operacji lotniczej; lub”;
- 4) w załączniku VII:
- a) tytuł otrzymuje brzmienie:
„OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE STATKI POWIETRZNE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM”;
- b) pkt NCO.SPEC.100 otrzymuje brzmienie:
„NCO.SPEC.100 Zakres
W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania szczególne, których przestrzegać musi pilot dowódca wykonujący niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statku powietrznego innego niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym.”;
- 5) w załączniku VIII:
- a) pkt SPO.GEN.005 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) Niezależnie od przepisu lit. a) niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym muszą być zgodne z przepisami załącznika VII (część NCO).”;
- b) w pkt SPO.GEN.005 lit. c) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„c) Niezależnie od przepisów lit. a) następujące operacje przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII (część NCO).”;
- c) pkt SPO.IDE.A.160 lit. c) otrzymuje brzmienie:
„c) w przypadku samolotów innych niż skomplikowane samoloty z napędem silnikowym — pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu załogi lotniczej, posiadający jeden punkt zwalniania.”;
- d) w pkt SPO.IDE.H.195 tytuł otrzymuje brzmienie:
„Loty nad obszarami wodnymi — śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym”;
- e) w SPO.IDE.H.203 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową oraz śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, użytkowane nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich, muszą:”.
-