

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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/EEG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 5 oraz art. 10 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zakres dotyczącego zdolności do lotu art. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 został rozszerzony tak, aby w przepisach wykonawczych dotyczących certyfikacji typu uwzględnić elementy oceny zgodności operacyjnej.
- (2) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) uznała, że konieczne jest wprowadzenie zmian w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012⁽²⁾ w celu umożliwienia Agencji zatwierdzania danych dotyczących zgodności operacyjnej w ramach procesu certyfikacji typu.
- (3) Dane dotyczące zgodności operacyjnej powinny zawierać elementy obowiązkowe, które muszą znaleźć się w głównym wykazie wyposażenia minimalnego (Master Minimum Equipment List, MMEL), w programach szkoleń załogi lotniczej i personelu pokładowego, na których podstawie opracowany zostanie wykaz wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment List, MEL), oraz w programie kursów szkoleniowych dla załogi prowadzonych przez operatorów statków powietrznych.
- (4) Wymagania dotyczące ustalenia wykazu wyposażenia minimalnego, programu szkoleń załogi lotniczej i programu szkoleń personelu pokładowego zawierają odesłania do danych dotyczących zgodności operacyjnej, jednakże na wypadek sytuacji, w której dane dotyczące zgodności operacyjnej nie są dostępne, należy ustanowić przepis ogólny, jak również środki przejściowe.
- (5) Branży lotniczej i organom administracji państw członkowskich należy zapewnić odpowiednią ilość czasu na dostosowanie się do nowych ram prawnych oraz na

uznanie, pod określonymi warunkami, ważności certyfikatów wydanych przed wejściem w życie i rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia.

- (6) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych w sprawie pojęcia danych dotyczących zgodności operacyjnej i przedstawiła go Komisji w postaci opinii⁽³⁾ zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012⁽⁴⁾.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9**Wykazy wyposażenia minimalnego**

Wykazy wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment List, MEL) zatwierdzone przez państwo operatora lub państwo rejestracji przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia uznaje się za zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i mogą one być nadal używane przez operatora.

Po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia wszelkie zmiany w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL), o którym mowa w akapicie pierwszym i w odniesieniu do którego ustalono główny wykaz wyposażenia minimalnego (Master Minimum Equipment List, MMEL) jako część danych dotyczących zgodności operacyjnej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012^(*), wprowadza się zgodnie z pkt ORO.MLR.105 sekcji 2 załącznika III do niniejszego rozporządzenia w najbliższym możliwym terminie, lecz nie później niż dnia 18 grudnia 2017 r. lub w terminie dwóch lat po zatwierdzeniu danych dotyczących zgodności operacyjnej, w zależności od tego, która data jest późniejsza.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

⁽³⁾ Opinia nr 07/2011 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 13 grudnia 2011 r., dostępna na stronie internetowej http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/07/translations/EASA_2011_00190000_PL_TRA.pdf

⁽⁴⁾ Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

Zmiany w MEL, o którym mowa w akapicie pierwszym i w odniesieniu do którego MMEL nie został ustalony jako część danych dotyczących zgodności operacyjnej, wprowadza się nadal zgodnie z MMEL uznanym przez odpowiednio państwo operatora lub państwo rejestracji.

(*) Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.”;

2) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Szkolenia załogi lotniczej i personelu pokładowego

Operatorzy mają obowiązek dopilnować, by członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego, którzy wykonują już swoje obowiązki po ukończeniu szkolenia zgodnego z przepisami załącznika III podczęści FC i CC, które nie

obejmowało obowiązkowych elementów ustalonych w ramach stosownych danych dotyczących zgodności operacyjnej, podjęli szkolenie w zakresie wymaganych obowiązkowych elementów nie później niż dnia 18 grudnia 2017 r. lub w terminie dwóch lat po zatwierdzeniu danych dotyczących zgodności operacyjnej, w zależności od tego, która data jest późniejsza.”;

3) w załączniku III (część ORO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

4) w załączniku V (część SPA) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 27 stycznia 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

1) pkt ORO.GEN.160 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Nie naruszając przepisów lit. a), operator zgłasza właściwemu organowi i organizacji odpowiadającej za projekt statku powietrznego wszelkie incydenty, przypadki nieprawidłowego działania, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych, zdarzenia mogące wskazywać na obecność niedokładnych, niepełnych lub niejasnych informacji w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub inne nieprawidłowości, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu eksploatacji statku powietrznego, ale nie doprowadziły do wypadku ani poważnego incydentu.”;

2) w pkt ORO.MLR.105 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) przygotowuje 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 obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

b) lit. j) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dane przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje są objęte zakresem MMEL określonym w lit. a)”;;

3) pkt ORO.FC.140 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Członkowie załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie statku powietrznego muszą spełniać wymagania przewidziane w niniejszej podczęści dla każdego typu lub wariantu, chyba że w obowiązkowej części danych dotyczących zdolności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do danego typu lub wariantu przewidziano możliwość zaliczania na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki.”;

4) pkt ORO.FC.145 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Opracowując programy i plany tematyczne szkoleń, operator uwzględni stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zdolności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

5) pkt ORO.FC.220 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) W przypadku samolotów piloci, którym wydano uprawnienia na typ na podstawie szkolenia niewymagającego lotów na samolocie (zero flight-time training, ZFTT):

1) rozpoczynają loty liniowe pod nadzorem nie później niż w ciągu 21 dni po zaliczeniu egzaminu praktycznego lub odpowiedniego szkolenia przeprowadzonego przez operatora. Treść tego szkolenia opisuje się w instrukcji operacyjnej;

2) nie później niż w ciągu 21 dni po zaliczeniu egzaminu praktycznego wykonują sześć startów i lądowań w FSTD pod nadzorem instruktora na typ samolotu (type rating instructor for aeroplanes, TRI(A)) zajmującego fotel drugiego pilota. Liczbę startów i lądowań można zmniejszyć, uwzględniając zaliczenia określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012. W przypadku niewykonania powyższych startów i lądowań w terminie 21 dni operator przeprowadza szkolenie odświeżające, którego treść opisuje się w instrukcji operacyjnej;

3) wykonują pierwsze cztery starty i lądowania samolotem w ramach LIFUS pod nadzorem TRI(A) zajmującego fotel drugiego pilota. Liczbę startów i lądowań można zmniejszyć, uwzględniając zaliczenia określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

6) pkt ORO.CC.125 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Ustalając programy i plany tematyczne szkoleń na określony typ statku powietrznego oraz szkolenia przejściowego u operatora, operator ten uwzględnia, o ile są dostępne, stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

7) pkt ORO.CC.130 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Ustalając program i plan tematyczny szkolenia w różnicach w odniesieniu do wariantu aktualnie eksploatowanego typu statku powietrznego, operator uwzględnia, o ile są dostępne, stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

8) pkt ORO.CC.250 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) każdy statek powietrzny jako typ lub wariant, biorąc pod uwagę, o ile są dostępne, stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do danego typu lub wariantu statku powietrznego; oraz”.

ZAŁĄCZNIK II

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

1) pkt SPA.GEN.105 lit. b) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uwzględnienie stosownych elementów określonych w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

2) pkt SPA.GEN.120 otrzymuje brzmienie:

„SPA.GEN.120 Utrzymanie ważności szczególnego zatwierdzenia

Szczególne zatwierdzenie jest wydawane na czas nieokreślony i zachowuje ważność pod warunkiem przestrzegania przez operatora wymagań dotyczących tego zatwierdzenia oraz przy uwzględnieniu stosownych elementów określonych w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”.
