

Środa, 14 marca 2007 r.

**Rozdział II****Przepisy końcowe**

## Artykuł 2

## Uchylenie

1. *Dyrektywa 91/670/EWG* zostaje uchylona z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których w art. 6a ust. 6 *rozporządzenia (WE) nr 1592/2002*.
2. Załącznik III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 zostaje uchylony z dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 6b ust. 5 *rozporządzenia (WE) nr 1592/2002*.
3. Postanowienia art. 8 *rozporządzenia (WE) nr 1592/2002* stosują się do produktów, części i wyposażenia, instytucji i osób, w odniesieniu do których dokonano certyfikacji, lub je zatwierdzono, zgodnie z postanowieniami *dyrektywy 91/670/EWG* i załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91.

## Artykuł 3

## Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwadzieścia dni po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

---

**ZAŁĄCZNIK**

- (1) *Załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 1592/2002* otrzymuje następujące brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK II

Statek powietrzny powołany w art. 4 ust. 2

Statki powietrzne, do których nie stosuje się postanowień art. 4 ust. (1), (1a) i (1b) to statki powietrzne objęte jedną lub większą liczbą kategorii określonych poniżej w niniejszym załączniku:

- a) zabytkowe statki powietrzne spełniające poniższe kryteria:
  - i) niezłożone statki powietrzne, których
    - pierwotny projekt został stworzony przed 1 stycznia 1955 r. oraz
    - produkcja została zaprzestana przed 1 stycznia 1975 r.

Środa, 14 marca 2007 r.

lub

- ii) statki powietrzne, posiadające wyraźne odniesienie historyczne, związane z:
  - udziałem w znaczącym wydarzeniu historycznym; lub
  - istotnym krokiem w rozwoju lotnictwa; lub
  - istotną rolę odgrywaną w siłach zbrojnych państwa członkowskiego;
- b) statki powietrzne, specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów próbnych, eksperymentalnych lub naukowych, i w przeważającej mierze produkowane w bardzo niewielkiej liczbie;
- c) statki powietrzne, które w co najmniej 51 % zbudowane zostały przez amatora lub stowarzyszenie amatorów nienastawione na zysk, do swoich własnych celów i bez żadnego celu komercyjnego;
- d) statki powietrzne wykorzystywane przez siły zbrojne, chyba że taki statek powietrzny to typ, dla którego standard konstrukcyjny został przyjęty przez Agencję;
- e) samoloty, śmigłowce i motoparalotnie posiadające nie więcej niż dwa miejsca, maksymalną masę startową — zgodnie z rejestracją przez państwa członkowskie — nie większą niż:
  - i) 300 kg dla samolotu lądowego/śmigłowca, jednomiejscowego; lub
  - ii) 450 kg dla samolotu lądowego/śmigłowca, dwumiejscowego; lub
  - iii) 330 kg dla amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca, jednomiejscowego; lub
  - iv) 495 kg dla amfibii lub wodnosamolotu/śmigłowca, dwumiejscowego, pod warunkiem, że, jeżeli statek taki eksploatowany jest zarówno jako wodnosamolot/śmigłowiec, jak i samolot lądowy/śmigłowiec, to jego masa wynosi, stosownie do przypadku, poniżej każdego z obu limitów maksymalnej masy startowej;
  - v) 472,5 kg dla samolotu lądowego, dwumiejscowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca;
  - vi) 315 kg dla samolotu lądowego, jednomiejscowego, wyposażonego w spadochronowy system ratowniczy zamontowany do płatowca;
  - vii) **600 kg dla ultralekkich statków powietrznych do działań niekomercyjnych;**  
oraz, w przypadku samolotów, posiadające prędkość przeciągnięcia lub minimalną w locie ustalonym w konfiguracji do lądowania nie przekraczającą 35 węzłów prędkości wzorcowanej (CAS);
- f) jedno- i dwumiejscowe wiatrakowce o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 560 kg;
- g) szybowce o maksymalnej masie własnej poniżej 80 kg dla statku jednomiejscowego lub 100 kg dla statku dwumiejscowego, w tym szybowce przeznaczone do startu z nóg pilota;
- h) repliki statków powietrznych spełniające kryteria zawarte w lit. a) i d) powyżej, których konstrukcja jest podobna do konstrukcji oryginalnego statku powietrznego;
- i) bezpilotowe statki powietrzne o masie operacyjnej poniżej 150 kg;
- j) wszelkie inne statki powietrzne o maksymalnej masie własnej, łącznie z paliwem, poniżej 70 kg.”

Środa, 14 marca 2007 r.

(2) Dodaje się następujące załączniki III, IV i V do rozporządzenia (WE) nr 1592/2002:

„ZAŁĄCZNIK III

Podstawowe wymogi dotyczące licencjonowania pilotów powołane w art. 6a

1. Szkolenia

1.a. Uwagi ogólne

1.a.1. Osoba podejmująca szkolenie w zakresie prowadzenia statku powietrznego musi być dostatecznie wykształcona oraz dojrzała fizycznie i psychicznie, aby być w stanie nabyć i zachować odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne oraz móc taką wiedzę i umiejętnościami się wykazać.

1.b. Wiedza teoretyczna

1.b.1. Pilot musi nabyć i utrzymywać pewien poziom wiedzy stosowny do funkcji pełnionych na pokładzie statku powietrznego i ryzyka związanego z danym rodzajem działalności. Taka wiedza musi obejmować przynajmniej następujące dziedziny:

- i) prawo lotnicze;
- ii) ogólna wiedza o statkach powietrznych;
- iii) kwestie techniczne związane z daną kategorią statku powietrznego;
- iv) wykonywanie i planowanie lotu;
- v) możliwości i ograniczenia człowieka;
- vi) meteorologia;
- vii) nawigacja;
- viii) procedury operacyjne, w tym zarządzanie zasobami;
- ix) zasady lotu; oraz
- x) łączność.

1.c. Wykazanie i utrzymanie wiedzy teoretycznej

1.c.1. Fakt nabycia i utrzymywania wiedzy teoretycznej podlega stwierdzeniu poprzez ciągłą oceną w trakcie szkolenia, a w stosownych przypadkach, w drodze egzaminów.

1.c.2. Należy utrzymywać odpowiedni poziom kompetencji w zakresie wiedzy teoretycznej. Wypełnienie tego obowiązku powinna podlegać stwierdzeniu w drodze regularnych ocen, egzaminów, testów i kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomemu ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.

1.d. Umiejętności praktyczne

1.d.1. Pilot musi nabyć i utrzymywać umiejętności praktyczne, stosownie do pełnionych przez siebie funkcji na pokładzie statku powietrznego. Takie umiejętności muszą być proporcjonalne do ryzyka związanego z danym rodzajem działalności i muszą obejmować, tam gdzie jest to konieczne w związku z pełnionymi funkcjami na pokładzie statku powietrznego, następujące umiejętności:

- i) czynności wykonywane przed i w trakcie lotu, w tym obliczanie osiągów, masy i wyważenia statku powietrznego, kontrola i obsługa techniczna statku powietrznego, planowanie zapotrzebowania na paliwo, ocena warunków pogodowych, planowanie trasy, ograniczenia przestrzeni powietrznej oraz dostępność pasów startowych;
- ii) operacje na lotnisku i kręgu nadlotniskowym;

Środa, 14 marca 2007 r.

- iii) środki ostrożności i procedury w zakresie unikania kolizji;
- iv) pilotowanie statku powietrznego wg zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością;
- v) manewry w locie, w tym manewry w sytuacjach krytycznych, oraz związane z tym manewry „przechyłowe”, w miarę możliwości technicznych;
- vi) starty i lądowania normalne i z bocznym wiatrem;
- vii) lot wyłącznie wg wskazań przyrządów, stosownie do rodzaju działalności;
- viii) procedury operacyjne, w tym umiejętność pracy w zespole i zarządzanie zasobami stosownie do wykonywanych operacji, w układzie załogi jedno- i wielosobowej;
- ix) nawigacja i stosowanie zasad ruchu powietrznego oraz pokrewnych procedur, korzystając, stosownie do przypadku, z zewnętrznych punktów oceny położenia lub wskazań przyrządów nawigacyjnych;
- x) postępowanie w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych, w tym w przypadkach symulowanych niesprawności wyposażenia statku powietrznego;
- xi) przestrzeganie procedur służb ruchu lotniczego i łączności;
- xii) aspekty specyficzne dla danego typu lub klasy statku powietrznego; i
- xiii) dodatkowe szkolenie praktyczne, które może być wymagane w celu minimalizacji zagrożeń związanych z określonym rodzajem działalności.

1.e. Wykazanie i utrzymywanie umiejętności praktycznych

1.e.1. Pilot powinien być w stanie wykazać zdolność do wykonywania procedur i manewrów z biegłością właściwą dla funkcji realizowanych na pokładzie statku powietrznego poprzez:

- i) pilotowanie statku powietrznego w granicach możliwości statku;
- ii) płynne i dokładne wykonywanie wszystkich manewrów;
- iii) właściwą ocenę sytuacji i wykazywanie fachowości pilotażowej;
- iv) stosowanie wiedzy lotniczej; i
- v) zachowywanie kontroli nad samolotem przez cały czas w sposób zapewniający udane wykonanie procedury lub manewru.

1.e.2. Pilot powinien utrzymywać swoje umiejętności praktyczne na odpowiednim poziomie. Spełnianie tego warunku podlega regularnej ocenie, w trakcie przeprowadzanych egzaminów, testów lub kontroli. Częstotliwość egzaminów, testów lub kontroli musi być proporcjonalna do poziomu ryzyka związanego z danym rodzajem działalności.

1.f. Kompetencje językowe

Z wyjątkiem przypadków, gdy odnośne zagrożenie dla bezpieczeństwa można zminimalizować w inny sposób, pilot musi wykazać się biegłą znajomością języka angielskiego, która powinna obejmować m. in.:

- i) umiejętność rozumienia dokumentów zawierających informacje pogodowe;
- ii) umiejętność posługiwania się wykresami lotniczymi dotyczącymi przelotu, wylotu i podejścia oraz związanych z nimi dokumentami zawierającymi informacje lotnicze; i
- iii) umiejętność porozumiewania się z pozostałymi członkami załogi i kontrolą ruchu lotniczego w języku angielskim we wszystkich fazach lotu, w tym podczas przygotowań do lotu.

Środa, 14 marca 2007 r.

## 1.g. Symulatory lotów

W przypadku wykorzystywania symulatorów lotu do szkolenia lub stwierdzenia nabycia lub posiadania umiejętności praktycznych, takie urządzenie musi spełniać warunki dla danego poziomu osiągnięć w obszarach niezbędnych do realizacji odnośnych zadań. Przede wszystkim, odtworzona konfiguracja, właściwości pilotażowe, osiągi statku i zachowanie systemów muszą odpowiednio odzwierciedlać dany statek powietrzny.

## 1.h. Kurs szkoleniowy

1.h.1. Szkolenie powinno przebiegać w formie kursu szkoleniowego.

1.h.2. Kurs szkoleniowy powinien spełniać następujące warunki:

- i) dla każdego typu kursu należy opracować program nauczania; i
- ii) kurs szkoleniowy powinien obejmować zarówno wiedzę teoretyczną, jak i, w stosownym przypadku, praktyczny instruktaż pilotażu (w tym szkolenie na symulatorach lotu).

## 1.i. Instruktorzy

1.i.1. Instruktaż teoretyczny.

Instruktaż teoretyczny powinni prowadzić odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy. Powinni oni:

- i) posiadać odpowiednią wiedzę z zakresu dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia; i
- ii) potrafić wykorzystywać odpowiednie techniki instruktażowe.

1.i.2. Instruktaż pilotażu wykonywany na samolocie i symulatorze.

Instruktaż pilotażu na samolocie i symulatorze powinien być prowadzony przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

- i) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego instruktażu;
- ii) potrafią wykorzystywać odpowiednie techniki instruktażowe;
- iii) przećwiczyli techniki instruktażu w zakresie manewrów i procedur w locie, będących przedmiotem planowanego instruktażu pilotażu;
- iv) wykazują umiejętność nauczania w zakresie dziedzin, których ma dotyczyć planowany instruktaż pilotażu, w tym w zakresie instruktażu czynności wykonywanych przed rozpoczęciem lotem, po jego zakończeniu oraz na ziemi; i
- v) przechodzą regularnie szkolenia utrwalające w celu utrzymania odpowiedniego, aktualnego poziomu standardów instruktażowych.

Instruktorzy pilotażu powinni również posiadać uprawnienia do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego, którego dotyczy prowadzony instruktaż, z wyjątkiem szkolenia na statkach powietrznych nowego typu.

## 1.j. Egzaminatorzy

1.j.1. Osoby odpowiedzialne za ocenę kwalifikacji pilotów powinny:

- i) spełniać, obecnie lub w przeszłości, wymagania dla instruktorów pilotażu;
- ii) potrafić oceniać wyniki pilota i przeprowadzać testy i kontrole w locie.

Środa, 14 marca 2007 r.

2. Instytucje szkoleniowe

2.a. Wymagania dotyczące instytucji szkoleniowych

2.a.1. Instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenia pilotów powinna spełniać następujące wymagania:

- i) instytucja powinna posiadać wszelkie środki niezbędne z punktu widzenia zakresu obowiązków wynikających z prowadzonej przez nią działalności. Środki te obejmują między innymi: obiekty, personel, sprzęt, narzędzia i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych oraz dokumentacji;
- ii) instytucja powinna wprowadzić i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i standardów szkoleniowych oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu; i
- iii) instytucja powinna w miarę potrzeb zawierać porozumienia z innymi właściwymi jednostkami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

3. Sprawność psychofizyczna

3.a. Kryteria medyczne

3.a.1. Wszyscy piloci muszą podlegać okresowemu stwierdzeniu sprawności psychicznej i fizycznej niezbędnej do zadawalającego wypełniania swoich funkcji, z uwzględnieniem rodzaju działalności. Stwierdzenie takiej sprawności powinno następować w drodze odpowiednich badań stanu zdrowia, w oparciu o najlepsze praktyki medycyny lotniczej, z uwzględnieniem rodzaju działalności oraz możliwości pogarszania się stanu psychicznego i fizycznego wraz z wiekiem.

Sprawność psychofizyczna oznacza niewystępowanie żadnej choroby ani upośledzenia, które uniemożliwiłyby pilotowi:

- i) wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia statku powietrznego, lub
- ii) wykonywanie w każdym czasie przydzielonych mu zadań; lub
- iii) właściwą percepcję swojego otoczenia.

3.a.2. W przypadku gdy nie można w pełni stwierdzić sprawności psychicznej i fizycznej, można zastosować środki zmniejszające zagrożenie, które zapewniają równoważny poziom bezpieczeństwa lotu.

3.b. Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej

3.b.1. Lekarz orzecznik medycyny lotniczej powinien:

- i) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz prawo do wykonywania zawodu lekarza;
- ii) ukończyć szkolenie z zakresu medycyny lotniczej i przechodzić regularne szkolenia utrwalające z zakresu medycyny lotniczej w celu utrzymania standardów orzekania;
- iii) posiadać już praktyczną wiedzę i doświadczenie w zakresie warunków, w jakich piloci wykonują swoje obowiązki.

3.c. Centra medycyny lotniczej

Środa, 14 marca 2007 r.

3.c.1. Centra medycyny lotniczej powinny spełniać następujące warunki:

- i) powinny posiadać wszelkie środki niezbędne z punktu widzenia zakresu obowiązków związanych z ich uprawnieniami. Środki te obejmują między innymi: obiekty, personel, sprzęt, narzędzia i materiały, dokumentację zadań, obowiązków i procedur, dostęp do odpowiednich danych i dokumentacji;
- ii) powinny wprowadzić i utrzymywać system zarządzania dotyczący bezpieczeństwa i standardów oceny medycznej oraz dążyć do ciągłego doskonalenia tego systemu;
- iii) powinny w miarę potrzeb zawierać porozumienia z innymi właściwymi jednostkami, aby zapewnić ciągłą zgodność z powyższymi wymaganiami.

#### ZAŁĄCZNIK IV

Podstawowe wymogi dotyczące operacji lotniczych powołane w art. 6b

##### 1. Uwagi ogólne

1.a. Zabrania się wykonywania lotu, jeśli członkowie załogi oraz, stosownie do przypadku, cały pozostały personel operacyjny biorący udział w jego przygotowaniu i wykonaniu nie są zaznajomieni z obowiązującymi ustawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania przez nich swoich obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, lotnisk, które planuje się wykorzystać i związanych z nimi urządzeń nawigacji lotniczej.

1.b. Lot należy wykonywać w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu określonych w instrukcji użytkownika w locie lub, w stosownych przypadkach, w instrukcji operacyjnej. Należy w tym celu stworzyć system oparty o listę kontrolną czynności, której używać będą, w stosownych przypadkach, członkowie załogi podczas wszystkich faz lotu statkiem powietrznym w warunkach i sytuacjach normalnych, nienormalnych i awaryjnych. Należy ustanowić procedury na wypadek wszelkich możliwych sytuacji awaryjnych.

1.c. Przed każdym lotem, należy określić role i zadania każdego członka załogi. Dowódca statku powietrznego odpowiada za prowadzenie i bezpieczeństwo statku powietrznego oraz za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunku znajdującego się na pokładzie.

1.d. Zabrania się przewożenia w jakimkolwiek statku powietrznym przedmiotów lub substancji, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, tj. niebezpiecznych towarów, broni i amunicji, chyba że zastosowane zostaną szczególne procedury i instrukcje bezpieczeństwa w celu zminimalizowania odnośnych zagrożeń.

1.e. Dla każdego lotu należy zachować i przechowywać, przez minimalny okres czasu odpowiadający danemu rodzajowi czynności, dane, dokumenty, rejestry i informacje rejestrujące przestrzegania warunków wyszczególnionych w pkt. 5.c.

##### 2. Przygotowanie lotu

2.a. Zabrania się rozpoczynania lotu, dopóki nie zostanie stwierdzone za pomocą wszelkich możliwych dostępnych środków, że zostały spełnione wszystkie następujące warunki:

2.a.1. Odpowiednie urządzenia bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są dostępne na potrzeby wykonania lotu, z uwzględnieniem dostępnej dokumentacji lotniczej służby informacyjnej (AIS).

2.a.2. Załoga powinna znać umiejscowienie i przeznaczenie odpowiedniego sprzętu ratunkowego, a pasażerowie zostać o takim umiejscowieniu i przeznaczeniu poinformowani. Członkom załogi i pasażerom należy udostępnić dostateczne informacje dotyczące procedur awaryjnych i użycia sprzętu awaryjnego znajdującego się na pokładzie w precyzyjny sposób.

Środa, 14 marca 2007 r.

2.a.3. Dowódca statku powietrznego powinien mieć pewność, że:

- i) statek powietrzny jest zdalny do lotu zgodnie z postanowieniami pkt. 6;
- ii) tam gdzie to konieczne, statek powietrzny został należycie zarejestrowany, a odpowiednie certyfikaty dotyczące rejestracji znajdują się na jego pokładzie;
- iii) instrumenty i wyposażenie określone w pkt. 5 konieczne do wykonania lotu są zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i funkcjonują, o ile statek nie został zwolniony z obowiązku ich posiadania na podstawie odpowiedniego wykazu minimalnego wyposażenia (MEL) lub równoważnego dokumentu;
- iv) masa statku powietrznego i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem limitów określonych w dokumentacji zdalności do lotu;
- v) cały bagaż kabinowy, bagaż znajdujący się w luku bagażowym oraz ładunek został odpowiednio załadowany i zabezpieczony; i
- vi) ograniczenia eksploatacyjne statku powietrznego wyszczególnione w pkt. 4 nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu.

2.a.4. Załoga powinna mieć dostęp do informacji o warunkach meteorologicznych panujących na lotnisku wylotu, docelowym i zapasowym, a także na trasie przelotu. Szczególną uwagę należy zwrócić na potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne.

2.a.5. W przypadku lotu, co do którego wiadomo lub przewiduje się, że będzie przebiegał w warunkach oblodzenia, statek powietrzny powinien być certyfikowany, wyposażony i/lub przygotowany w sposób umożliwiający bezpieczne funkcjonowanie w takich warunkach.

2.a.6. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością, warunki meteorologiczne na trasie, która ma zostać przebyta muszą umożliwiać zachowanie zgodności z ww. przepisami. W przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, należy wybrać lotnisko(a) docelowe, a w stosownych przypadkach, zapasowe, na których statek powietrzny może wylądować, biorąc w szczególności pod uwagę prognozowane warunki meteorologiczne, dostępność urządzeń nawigacyjnych i obiektów naziemnych oraz procedury dla lotów wg wskazań przyrządów zatwierdzone przez państwo, w którym znajduje się lotnisko docelowe i/lub zapasowe.

2.a.7. Ilość paliwa i oleju na pokładzie powinna być wystarczająca do zapewnienia bezpiecznego wykonania zamierzonego lotu, przy uwzględnieniu warunków meteorologicznych, wszelkich elementów wpływających na osiągnięcie statku powietrznego i wszelkich przewidywanych podczas lotu opóźnień. Ponadto, samolot powinien dysponować rezerwową paliwa na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. W stosownych przypadkach należy określić procedury zarządzania paliwem w czasie lotu.

3. Czynności podczas lotu

3.a. W odniesieniu do czynności podczas lotu, należy spełnić wszystkie następujące wymogi:

3.a.1. Uwzględniając rodzaj statku powietrznego, podczas startu i lądowania oraz kiedy tylko dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi powinien pozostać na swoim stanowisku i używać znajdujących się tam urządzeń ograniczających swobodę ruchu.

3.a.2. Wszyscy członkowie załogi lotniczej zobowiązani do pełnienia służby w kokpicie powinni być stale obecni na swoich stanowiskach, z zapiętymi pasami bezpieczeństwa, za wyjątkiem przerw — podczas lotu po trasie — na potrzeby fizjologiczne lub operacyjne.

3.a.3. Uwzględniając rodzaj statku powietrznego, dowódca powinien dopilnować, aby każdy pasażer zajmował miejsce siedzące lub leżące z odpowiednio zapiętymi pasami bezpieczeństwa przed startem i lądowaniem, podczas kołowania i każdorazowo, gdy zostanie to uznane za konieczne ze względów bezpieczeństwa.

3.a.4. Lot należy wykonywać w taki sposób, aby zachowany był właściwy odstęp od innych statków powietrznych i zapewniona była właściwa wysokość względem przeszkód podczas wszystkich faz lotu. Odstęp taki powinien wynosić przynajmniej tyle, ile przewidują odnośne zasady ruchu powietrznego.



Środa, 14 marca 2007 r.

3.a.5. Nie należy kontynuować lotu, chyba że znane warunki są przynajmniej równorzędne warunkom określonym w pkt. 2. Ponadto, w przypadku lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, nie należy kontynuować podejścia w kierunku lotniska poniżej pewnej określonej wysokości lub po przekroczeniu pewnej pozycji, jeśli określone kryteria widoczności nie są spełnione.

3.a.6. W sytuacji awaryjnej dowódca statku powietrznego powinien dopilnować, aby wszyscy pasażerowie otrzymali instrukcje postępowania w sytuacji awaryjnej, stosownie do okoliczności.

3.a.7. Dowódca statku powietrznego powinien podjąć wszelkie konieczne starania, aby zminimalizować wpływ zachowania pasażera zakłócającego porządek na przebieg lotu.

3.a.8. Kołowanie statkiem powietrznym w polu ruchu naziemnego oraz uruchamianie jego śmigła jest możliwe wyłącznie w przypadku, gdy za sterami znajduje się odpowiednio wykwalifikowana osoba.

3.a.9. Gdy jest to konieczne należy stosować obowiązujące procedury zarządzania paliwem w locie.

#### 4. Osiągi statku powietrznego i ograniczenia eksploatacyjne

4.a. Statek powietrzny powinien być wykorzystywany w zależności od przypadku zgodnie z jego dokumentacją zatności do lotu oraz wszystkimi odnośnymi procedurami i ograniczeniami eksploatacyjnymi ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie lub równoważnej dokumentacji. Instrukcja użytkownika w locie lub równoważna dokumentacja powinna być dostępna dla załogi i aktualizowana dla każdego statku powietrznego.

4.b. Statek powietrzny powinien być eksploatowany zgodnie z odpowiednią dokumentacją dotyczącą ochrony środowiska.

4.c. Zabrania się rozpoczynania lub kontynuowania lotu, jeśli przewidywane osiągi statku powietrznego, z uwzględnieniem wszystkich czynników, które znacząco wpływają na ich poziom, nie pozwalają na wykonanie wszystkich faz lotu na danych odległościach/obszarach i wysokościach względem przeszkód przy planowanej masie operacyjnej. Do czynników, które znacząco wpływają na osiągi przy starcie, na trasie i w czasie podejścia/ładowania należą:

- i) procedury operacyjne;
- ii) barometryczna wysokość bezwzględna lotniska;
- iii) temperatura;
- iv) wiatr;
- v) powierzchnia, nachylenie i stan pola wlotów; i
- vi) stan płatowca, zespołu silnikowego albo systemów, z uwzględnieniem możliwego pogorszenia się tego stanu.

4.c.1. Ww. czynniki należy uwzględniać bezpośrednio jako parametry operacyjne lub pośrednio na zasadzie limitów lub rezerw, które można uwzględnić planując osiągi, stosownie do danego typu operacji.

#### 5. Instrumenty, dane i wyposażenie

5.a. Statek powietrzny powinien być wyposażony we wszystkie urządzenia nawigacyjne, komunikacyjne i inne wyposażenie niezbędne do wykonania zamierzonego lotu, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów ruchu lotniczego i zasad ruchu powietrznego mających zastosowanie podczas jakiegokolwiek fazy danego lotu.

Środa, 14 marca 2007 r.

5.b. W stosownych przypadkach statek powietrzny powinien być wyposażony we wszelki niezbędny sprzęt bezpieczeństwa, medyczny, ewakuacyjny i wyposażenie dla przetrwania, z uwzględnieniem zagrożeń związanych z obszarami operacji, tras zamierzonego lotu, wysokości lotu oraz czasu trwania lotu.

5.c. Wszystkie dane niezbędne do wykonania lotu przez załogę powinny być aktualizowane i dostępne na pokładzie statku powietrznego, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów ruchu lotniczego, zasad ruchu powietrznego, wysokości przelotu i obszarów operacji.

6. Ciągła zdatność do lotu

6.a. Statek powietrzny może być eksploatowany wyłącznie, gdy:

- i) jest zdalny do lotu;
- ii) sprzęt operacyjny i awaryjny niezbędny podczas zamierzonego lotu jest sprawny;
- iii) dokument stwierdzający zdatność statku powietrznego do lotu jest ważny; i
- iv) obsługa statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z jego programem obsługi.

6.b. Przed każdym lotem należy skontrolować statek powietrzny, stosując procedurę kontrolną przed lotem w celu ustalenia czy jest on zdalny do zamierzonego lotu.

6.c. Program obsługi powinien obejmować w szczególności czynności obsługi oraz ich częstotliwość, szczególnie te, które w instrukcji ciągłej zdatności do lotu określono jako obowiązkowe.

6.d. Zabrania się eksploatacji statku powietrznego, jeśli nie jest on obsługiwany i dopuszczony do eksploatacji przez osoby lub instytucje uprawnione do wykonywania takich zadań. Podpisane zaświadczenie o dopuszczeniu do eksploatacji powinno zawierać w szczególności podstawowe informacje dotyczące przeprowadzonej obsługi.

6.e. Wszystkie dokumenty stwierdzające zdatność statku powietrznego do lotu należy przechowywać dopóki dane w nich zawarte nie zostaną zastąpione nowymi danymi równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, jednak nie krócej niż przez jeden rok w przypadku szczegółowej dokumentacji obsługi. W przypadku wycofania statku powietrznego z eksploatacji, taki minimalny okres wynosi 90 dni. W przypadku dzierżawionego statku powietrznego, wszystkie dokumenty stwierdzające jego zdatność do lotu powinny być przechowywane przez okres trwania dzierżawy.

6.f. Wszelkie modyfikacje i naprawy powinny być zgodne z podstawowymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu. Należy zachowywać dane stwierdzające przestrzeganie wymogów dotyczących zdatności do lotu.

7. Członkowie załogi

7.a. Liczba członków i skład załogi powinny być ustalone z uwzględnieniem:

- i) ograniczeń zawartych w certyfikacie statku powietrznego oraz, w stosownym przypadku, stosownej demonstracji procedur ewakuacyjnych w sytuacjach awaryjnych;
- ii) konfiguracji statku powietrznego; i
- iii) typu i czasu trwania operacji.

7.b. Członkowie personelu pokładowego powinni:

- i) przechodzić regularne szkolenia i kontrole w celu osiągnięcia i zachowania odpowiedniego poziomu fachowości potrzebnego do wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; i
- ii) przechodzić okresowe badania sprawności psychicznej i fizycznej, aby móc bezpiecznie wykonywać wyznaczone im obowiązki z zakresu bezpieczeństwa. Stwierdzenie sprawności powinno następować w drodze badań w oparciu o najlepsze praktyki medycyny lotniczej.

Środa, 14 marca 2007 r.

7.c. Dowódca statku powietrznego powinien być upoważniony do wydawania wszystkich rozkazów i podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zabezpieczenia eksploatacji i zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób i/lub przedmiotów przewożonych na jego pokładzie.

7.d. W sytuacji awaryjnej, zagrażającej właściwej eksploatacji lub bezpieczeństwu statku powietrznego i/lub osób znajdujących się na pokładzie, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest podjąć wszelkie działania, które uznane są za konieczne, kierując się względami bezpieczeństwa. W przypadku gdy takie działania stanowią naruszenie lokalnych przepisów lub procedur, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest bezzwłocznie powiadomić odnośne lokalne władze.

7.e. Nie wolno symulować nienormalnych sytuacji awaryjnych podczas przewożenia pasażerów i ładunku.

7.f. Żaden członek załogi nie może dopuścić, aby jego zdolność do wykonywania zadań/podejmowania decyzji pogorszyła się pod wpływem zmęczenia, z powodu przewlekłego zmęczenia, braku snu, liczby przekroczonych sektorów, godzin nocnych, itp. do takiego stopnia, że zagraża to bezpieczeństwu lotu. Okresy odpoczynku powinny zapewnić członkom załogi wystarczająco dużo czasu na przewyciężenie skutków wykonanych zadań i dobry wypoczynek przed rozpoczęciem następnego okresu służby na pokładzie.

7.g. Członek załogi nie może wykonywać przydzielonych mu obowiązków na pokładzie statku powietrznego, jeżeli znajduje się pod wpływem środków psychotropowych lub alkoholu lub jeżeli nie jest zdolny do służby z powodu urazu, zmęczenia, działania leków, choroby lub z innych podobnych przyczyn.

8. Dodatkowe wymogi dotyczące eksploatacji statków powietrznych w celach komercyjnych i eksploatacji złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym

8.a. Eksploatacja w celach komercyjnych i eksploatacja złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym może mieć miejsce jedynie w przypadku spełnienia następujących warunków:

8.a.1. operator powinien posiadać, bezpośrednio lub pośrednio na podstawie zawartych umów, środki niezbędne do wykonywania operacji w danej skali i zakresie. Ww. środki obejmują między innymi: statki powietrzne, obiekty, personel, wyposażenie, dokumentację zadań, opis funkcji i procedur, dostęp do właściwych informacji oraz dokumentacji;

8.a.2. operator powinien korzystać wyłącznie z odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu oraz wdrożyć i realizować programy szkoleniowe i kontrolne w odniesieniu do członków załogi oraz innego właściwego personelu;

8.a.3. operator powinien określić wykaz minimalnego wyposażenia (MEL) lub dokument równoważny, uwzględniając następujące kwestie:

- i) wykaz powinien umożliwiać eksploatację statku powietrznego w określonych warunkach, w sytuacji gdy w momencie rozpoczęcia lotu poszczególne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają;
- ii) wykaz powinien zostać sporządzony dla każdego statku powietrznego z osobna, z uwzględnieniem istotnych warunków operacyjnych i obsługi dla danego operatora; i
- iii) wykaz minimalnego wyposażenia powinien opierać się na wzorcowym wykazie minimalnego wyposażenia, jeśli ten istnieje, i nie może być mniej restrykcyjny niż wykaz wzorcowy;

8. a.4. operator musi wdrożyć i utrzymywać system zarządzania, zapewniający zgodność z niniejszymi podstawowymi wymogami dotyczącymi operacji i stale dążyć do doskonalenia takiego systemu; i

8. a.5. operator powinien stworzyć i realizować program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa, w tym program zgłaszania zdarzeń, z którego system zarządzania powinien korzystać, w celu przyczyniania się do realizacji celu jakim jest ciągła poprawa bezpieczeństwa operacji.

Środa, 14 marca 2007 r.

8.b. Eksploatacja w celach komercyjnych i eksploatacja złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym może odbywać się jedynie zgodnie z instrukcją operacyjną operatora. Taka instrukcja powinna zawierać wszelkie niezbędne instrukcje, informacje i procedury dla wszystkich eksploatowanych statków powietrznych i personelu operacyjnego, umożliwiające członkom personelu wykonywanie przypisanych im obowiązków. Dla członków załogi należy określić ograniczenia dotyczące czasu lotu, okresów pełnienia obowiązków służbowych i okresów odpoczynku. Instrukcja operacyjna i jej zmienione wersje powinny być zgodne z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie i być zmieniane w miarę potrzeb.

8.c. Operator zobowiązany jest określić procedury, stosownie do przypadku, aby zminimalizować wpływ zachowania pasażera zakłócającego porządek na bezpieczny przebieg lotu.

8.d. Operator zobowiązany jest stworzyć i realizować programy w zakresie zabezpieczenia dostosowane do statku powietrznego i typu operacji, obejmujące w szczególności:

- i) zabezpieczenie przedziału dla załogi lotniczej;
- ii) lista kontrolna dla procedury przeszukania statku powietrznego;
- iii) programy szkoleniowe;
- iv) zabezpieczenie systemów elektronicznych i komputerowych przed celowym zakłóceniem pracy systemu lub jego uszkodzeniem; i
- v) zgłaszanie przypadków bezprawnego zakłócania.

W przypadku gdy środki bezpieczeństwa mogą niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji, aby zminimalizować zagrożenie dla bezpieczeństwa należy zagrożenie ocenić oraz stworzyć stosowne procedury, co może rodzić konieczność użycia specjalistycznego sprzętu.

8.e. Operator powinien wyznaczyć jednego pilota spośród załogi lotniczej na dowódcę statku powietrznego.

8.f. Aby zapobiec zmęczeniu, należy opracować system dyżurów. Taki system dla lotu lub serii lotów powinien uwzględniać czas trwania lotu, okresy pełnienia służby w czasie lotu, okres służby ogólnej i dostosowane okresy odpoczynku. Ograniczenia przyjęte w systemie dyżurów powinny uwzględniać wszystkie istotne czynniki przyczyniające się do zmęczenia, w szczególności takie jak liczba przebytych sektorów, przekraczanie stref czasu, brak snu, zakłócenia rytmu dobowego, godziny nocne, pozycja, sumaryczny czas służby dla danych okresów czasu, podział wyznaczonych zadań pomiędzy członków załogi, a także wykorzystanie załogi w poszerzonym składzie.

8.g. Zadania określone w pkt. 6.a oraz w pkt. 6.d i 6.e powinny podlegać kontroli ze strony instytucji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, która, oprócz wymogów zawartych w załączniku I pkt. 3.a, musi spełniać następujące warunki:

- i) instytucja powinna posiadać uprawnienia do obsługi produktów, części i urządzeń, za które jest odpowiedzialna lub w odniesieniu do takich wyrobów, części i urządzeń, zawrzeć stosowną umowę z uprawnioną do tego instytucją; i
- ii) instytucja powinna stworzyć podręcznik organizacyjny — do stosowania przez dany personel i stanowiący dla niego wskazówki — zawierający opis wszystkich procedur dotyczących ciągłej zdadności do lotu obowiązujących w instytucji, w tym, w stosownych przypadkach, opis uzgodnień administracyjnych pomiędzy taką instytucją a instytucją uprawnioną do obsługi.

**8.h. Przepisy wykonawcze, odnoszące się do wymogów określonych w punktach 8.a do 8.f, muszą być oparte na ocenie zagrożenia i muszą być proporcjonalne do skali i zakresu operacji.**

Środa, 14 marca 2007 r.

## ZAŁĄCZNIK V

Kryteria odnośnie do uprawnionych podmiotów, o których mowa w art. 9a

1. Organ, jej dyrektor i personel odpowiedzialny za dokonywanie kontroli nie mogą być zaangażowani ani bezpośrednio, ani jako upoważnieni przedstawiciele w projektowanie, produkcję, marketing lub obsługę produktów, części i wyposażenia, części składowych lub systemów, ani w czynności związane z ich działaniem, użytkowaniem lub świadczeniem usług. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między zaangażowanymi instytucjami a uprawnionymi podmiotami.
2. Organ i personel odpowiedzialny za proces certyfikacji musi wykonać swoje zadania z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej i zastosowaniem możliwie najwyższej wiedzy fachowej; nie mogą oni podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd lub wyniki przeprowadzanych przez nich kontroli, w szczególności stwarzane przez osoby lub grupy osób, których dotyczyć będą wyniki procesu certyfikacji.
3. Organ musi zatrudnić personel i posiadać środki niezbędne do właściwego wykonania zadań technicznych i administracyjnych związanych z procesem certyfikacji. Organ powinien mieć także zapewniony dostęp do sprzętu potrzebnego do dokonywania kontroli nadzwyczajnych.
4. Personel odpowiedzialny za inspekcje musi posiadać:
  - rzetelne wykszolenie techniczne i zawodowe;
  - wystarczającą znajomość wymogów dotyczących procesu certyfikacji, który przeprowadza oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie procesu certyfikacji;
  - umiejętności wymagane do sporządzania deklaracji, rejestrów i sprawozdań wskazujących na przeprowadzenie inspekcji.
5. Bezstronność personelu kontrolującego musi być zagwarantowana. Jego wynagrodzenie nie może być uzależnione od liczby przeprowadzonych inspekcji lub ich wyników.
6. Organ musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że odpowiedzialność taką przejmie na siebie państwo członkowskie zgodnie z prawem krajowym.
7. Zatrudniony personel musi przestrzegać zasad dochowania tajemnicy służbowej w odniesieniu do wszystkich informacji uzyskanych w trakcie powierzonych zadań na mocy niniejszego rozporządzenia.”

---

**P6\_TA(2007)0068**

## **Wprowadzanie do obrotu wołowiny i cielęciny ze zwierząt w wieku do 12 miesięcy \***

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady w sprawie wprowadzania do obrotu wołowiny i cielęciny pochodzących z bydła w wieku do dwunastu miesięcy (COM(2006)0487 — C6-0330/2006 –2006/0162(CNS))**

(Procedura konsultacji)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Radzie (COM(2006)0487) <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając art. 37 ust. 2 Traktatu WE, na mocy którego Rada skonsultowała się z Parlamentem (C6-0330/2006),

---

<sup>(1)</sup> Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.