

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2017/363

z dnia 1 marca 2017 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do szczególnego zatwierdzenia dotyczącego operacji jednosilnikowego samolotu turbinowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów oraz do wymogów w zakresie zatwierdzania szkolenia na temat materiałów niebezpiecznych dotyczącego zarobkowych operacji specjalistycznych, operacji niezarobkowych wykonywanych skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym i niezarobkowych operacji specjalistycznych wykonywanych skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym

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) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja powinna przyjąć niezbędne przepisy wykonawcze dotyczące ustanowienia warunków bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych. Warunki te ustanowiono rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾.
- (2) Stosowanie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 do przebazowania prowadziłyby do nałożenia nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na sektor i właściwe organy. W celu wprowadzenia bardziej proporcjonalnego i opartego na ocenie ryzyka podejścia do stosowania rozporządzenia (UE) nr 965/2012 z zakresu jego stosowania powinny zostać wyłączone jednorazowe loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania statku powietrznego na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy, eksportu lub podobne potrzeby.
- (3) Normy i zalecane praktyki Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) określone w części I załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r., zawierają przepisy dotyczące operacji jednosilnikowych samolotów turbinowych w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów. W przepisach tych określono między innymi wymaganie, zgodnie z którym przy zatwierdzaniu takich operacji państwo operatora musi zapewnić, by spełnione zostały pewne warunki, w tym warunki dotyczące zainstalowanego wyposażenia, niezawodności silnika, monitorowania silnika, procedur operatora i szkolenia załóg lotniczych. Prawo unijne powinno zostać dostosowane do tych przepisów poprzez zapewnienie, by operacje zarobkowego transportu lotniczego wykonywane samolotami jednosilnikowymi w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów podlegały zatwierdzeniu przez właściwy organ.

⁽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).

- (4) W wyniku takiego dostosowania możliwość eksploatacji samolotów jednosilnikowych, w drodze odstępstwa, zgodnie z warunkami określonymi w istniejących zwolnieniach przyznanych przez państwa członkowskie na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, przewidziana w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 965/2012, stanie się zbędna. Przepis ten należy zatem skreślić. Przez odpowiedni okres po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia takie zwolnienia dotyczące eksploatacji samolotów jednosilnikowych, łącznie z określonymi w nich warunkami, należy uznawać za stanowiące zatwierdzenia przez właściwy organ wymagane zgodnie z dostosowanymi ramami prawnymi, aby zapewnić płynne przejście na nowe uregulowania. Po upływie okresu przejściowego należy znieść możliwość powoływania się na takie zwolnienia, w ich miejsce od tego momentu wymagane będzie uzyskanie zatwierdzenia. Wszelkie istotne zmiany w eksploatacji tych samolotów podczas wspomnianego okresu przejściowego powinny nadal być zgłaszane.
- (5) Operatorzy prowadzący zarobkowe operacje specjalistyczne, jak również operatorzy prowadzący operacje niezarobkowe wykonywane skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym lub niezarobkowe operacje specjalistyczne wykonywane skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym, które nie obejmują przewozu materiałów niebezpiecznych, powinni nadal ustanawiać i prowadzić programy szkolenia na temat materiałów niebezpiecznych zgodnie z załącznikiem III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012. W celu wprowadzenia bardziej proporcjonalnego i opartego na ocenie ryzyka podejścia do stosowania tych przepisów należy jednak znieść nałożony na właściwy organ obowiązek zatwierdzania takich programów szkolenia.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012. W szczególności należy wprowadzić zmiany w załączniku III (część ORO) do wspomnianego rozporządzenia w celu przyjęcia bardziej proporcjonalnego i opartego na ryzyku podejścia do wymagań dotyczących zatwierdzania programów szkoleń na temat materiałów niebezpiecznych oraz dodać w załączniku V (część SPA) nową podczęść dotyczącą operacji jednosilnikowych samolotów turbinowych.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu dotyczące jednosilnikowych samolotów turbinowych oparto na opinii ⁽²⁾ wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) oraz art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (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. 6 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W drodze odstępstwa od art. 5 oraz bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 ^(*) związanych z pozwoleniem na loty, loty związane z wprowadzaniem nowych lub modyfikacją istniejących typów statków powietrznych, wykonywane przez organizacje zajmujące się projektowaniem lub produkcją w ramach przysługujących im przywilejów, jak również loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania statku powietrznego na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy, eksportu lub podobne potrzeby, są wykonywane na warunkach określonych w przepisach krajowych państw członkowskich.

^(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;

2) art. 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do dnia 2 września 2017 r. zwolnienia przyznane przed dniem 22 marca 2017 r. zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, przewidziane w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 965/2012, mającym zastosowanie przed dniem 22 marca 2017 r., uznaje się za stanowiące zatwierdzenia, o których mowa w pkt CAT.POL.A.300 lit. a) załącznika IV (część CAT). Po dniu 2 września 2017 r. zwolnienia te tracą ważność w odniesieniu do eksploatacji samolotów jednosilnikowych.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4).

⁽²⁾ Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego nr 06/2015 z dnia 11 listopada 2015 r. dotycząca rozporządzenia Komisji ustanawiającego wymagania techniczne dotyczące szczególnych zatwierdzeń w odniesieniu do operacji jednosilnikowych samolotów turbinowych w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów.

W przypadku planowania wprowadzenia w okresie od dnia 22 marca 2017 r. do dnia 2 września 2017 r. jakiegokolwiek zmiany w eksploatacji tych samolotów, która ma wpływ na warunki określone w tych zwolnieniach, taką planowaną zmianę zgłasza się przed jej wprowadzeniem Komisji i agencji. Komisja i agencja dokonują oceny planowanej zmiany zgodnie z art. 14 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.”;

3) w załącznikach II, III, IV i V wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem 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 1 marca 2017 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

1) w załączniku II (część ARO) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)				
Dane kontaktowe organu wydającego Telefon (1): _____; Faks: _____; E-mail: _____				
Nr AOC (2): _____		Nazwa operatora (3): _____		Data (4): _____
Nazwa handlowa poprzedzona DBA: _____				
Nr specyfikacji operacyjnych: _____				
Model statku powietrznego (5): _____				
Znaki rejestracyjne (6): _____				
Rodzaje operacji: Zarobkowy transport lotniczy				
<input type="checkbox"/> Pasażerski <input type="checkbox"/> Towarowy <input type="checkbox"/> Inny (7): _____				
Obszar prowadzenia operacji (8): _____				
Specjalne ograniczenia (9): _____				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie (10)	Uwagi
Materiały niebezpieczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje przy ograniczonej widzialności Start Podejście i lądowanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (11) ... RVR (12): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (13) <input type="checkbox"/> Nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (14) <input type="checkbox"/> Nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego (15): min	
Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne dla operacji PBN (16)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje jednosilnikowego samolotu turbinowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Operacje śmigłowców z użyciem systemów noktowizyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Morskie operacje śmigłowców	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Szkolenie personelu pokładowego (19)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ciągła zdatność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Inne (22)				

- (¹) Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
- (²) Wpisać numer powiązanego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).
- (³) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić skrót „DBA” (ang. *doing business as*, prowadzi działalność gospodarczą pod firmą).
- (⁴) Data wydania specyfikacji operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.
- (⁵) Wpisać nadane przez ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232).
- (⁶) Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W ostatnim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej. Jeżeli nie wszystkie szczególne zatwierdzenia dotyczą danego modelu statku powietrznego, znaki rejestracyjne statku powietrznego można umieścić w kolumnie „Uwagi” dotyczącej odpowiedniego szczególnego zatwierdzenia.
- (⁷) Należy określić inne rodzaje przewozów (np. służba ratownictwa medycznego).
- (⁸) Wymienić obszary geograficzne, na których dozwolone jest prowadzenie operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej lub granic państwowych albo regionalnych).
- (⁹) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).
- (¹⁰) W tej kolumnie podać najłagodniejsze kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).
- (¹¹) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB lub CAT IIIC. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.
- (¹²) Wpisać zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.
- (¹³) Pole „Nie dotyczy” można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.
- (¹⁴) Operacje o wydłużonym zasięgu (ETOPS) odnoszą się obecnie tylko do dwusilnikowych statków powietrznych. Dlatego, jeżeli dany model statku powietrznego ma mniej lub więcej niż dwa silniki, można zaznaczyć pole „Nie dotyczy”.
- (¹⁵) Można podać również odległość graniczną (w NM) oraz typ silnika.
- (¹⁶) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (ang. *performance-based navigation*, PBN): na każde szczególne zatwierdzenie złożonej PBN (np. RNP AR APCH) przeznaczają się jeden wiersz, odpowiednie ograniczenia podaje się w kolumnie „Specyfikacje” lub w kolumnie „Uwagi”. Zatwierdzenia dotyczące określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W ostatnim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (¹⁷) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk.
- (¹⁸) Wpisać kombinację płatowiec/silnik danego samolotu.
- (¹⁹) Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń i egzaminów, jakie odbyć muszą kandydaci chcący uzyskać świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (²⁰) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (²¹) Wpisać imię i nazwisko osoby/nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatości do lotu oraz odniesienie do przepisu, w którym określono taki obowiązek, np. podczęść G w załączniku I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
- (²²) Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, operacje śmigłowców z/do miejsca wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowców w nieprzyjnym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowców bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS, statek powietrzny wykorzystywany w operacjach niezarobkowych).

Formularz EASA 139 wydanie 3”;

2) w załączniku III (część ORO) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ORO.GEN.110 lit. j) i k) otrzymują brzmienie:

„j) Operator ustanawia i prowadzi programy szkolenia personelu na temat materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiami określonymi w Instrukcjach Technicznych. Takie programy szkolenia muszą być odpowiednie do zakresu obowiązków personelu. Programy szkolenia operatorów prowadzących operacje CAT, niezależnie od tego, czy transportują oni materiały niebezpieczne, oraz operatorów prowadzących operacje inne niż operacje CAT, o których mowa w lit. b), c) i d) pkt ORO.GEN.005, transportujących materiały niebezpieczne, podlegają przeglądowi i zatwierdzeniu przez właściwy organ.

k) Niezależnie od przepisów lit. j), operatorzy prowadzący operacje zarobkowe wymienionymi poniżej statkami powietrznymi zapewniają odbycie przez załogę lotniczą odpowiedniego szkolenia lub odprawy w zakresie materiałów niebezpiecznych, aby załoga ta nabyła umiejętność rozpoznawania niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych wnoszonych na pokład przez pasażerów lub jako ładunek:

1) szybowiec;

2) balon;

3) samolot jednosilnikowy z napędem śmigłowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej nie większej niż 5 700 kg oraz MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień; lub

4) śmigłowiec jednosilnikowy inny niż skomplikowany technicznie śmigłowiec z napędem silnikowym, o MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień.”;

b) pkt ORO.FC.A.250 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Posiadacz licencji CPL(A) (samoloty) pełni funkcję dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym na samolocie z załogą jednoosobową, wyłącznie jeżeli spełniony jest jeden z poniższych warunków:

- 1) w przypadku przewożenia pasażerów w locie VFR w promieniu większym niż 50 mil morskich (90 km) od lotniska startu posiada co najmniej 500 godzin czasu lotu na samolotach lub posiada ważne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów;
- 2) w przypadku wykonywania lotu IFR samolotem wielosilnikowym posiada co najmniej 700 godzin czasu lotu na samolotach, w tym 400 godzin jako pilot dowódca. Ta liczba godzin obejmuje 100 godzin w lotach IFR i 40 godzin w operacjach na wielosilnikowych statkach powietrznych. Wymagane 400 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w charakterze drugiego pilota wylatanymi w ustalonym systemie załogi wieloosobowej przewidzianym w instrukcji operacyjnej, przy zastosowaniu przelicznika, zgodnie z którym dwie godziny czasu lotu jako drugi pilot są liczone jako jedna godzina czasu lotu jako pilot dowódca;
- 3) w przypadku wykonywania lotu IFR samolotem jednosilnikowym posiada co najmniej 700 godzin czasu lotu na samolotach, w tym 400 godzin jako pilot dowódca. Ta liczba godzin obejmuje 100 godzin lotów IFR. Wymagane 400 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w charakterze drugiego pilota wylatanymi w ustalonym systemie załogi wieloosobowej przewidzianym w instrukcji operacyjnej, przy zastosowaniu przelicznika, zgodnie z którym dwie godziny czasu lotu jako drugi pilot są liczone jako jedna godzina czasu lotu jako pilot dowódca.”;

3) w załączniku IV (część CAT) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt CAT.OP.MPA.136 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.136 Trasy i obszary operacji – samoloty jednosilnikowe

Operator zapewnia, aby operacje wykonywane samolotami jednosilnikowymi były prowadzone tylko na trasach lub obszarach, na których dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie przymusowe, chyba że właściwy organ wydał zatwierdzenie zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść L – OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOŁOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC).”;

b) pkt CAT.OP.MPA.180 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W przypadku gdy lotniska odlotu nie można wykorzystać jako lotniska zapasowego dla lotniska startu ze względu na warunki meteorologiczne lub osiągi techniczne, operator wybiera inne odpowiednie lotnisko zapasowe dla lotniska startu, położone w stosunku do lotniska odlotu w zasięgu nieprzekraczającym:

- 1) w przypadku samolotów dwusilnikowych:
 - (i) jednej godziny czasu lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną w instrukcji użytkownika w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej; lub
 - (ii) czasu dolotu do lotniska zapasowego dla operacji ETOPS zatwierdzonego zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść F, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń w zakresie wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), nie dłuższego niż dwie godziny, z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną w instrukcji AFM w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej;
- 2) w przypadku samolotów trzy- lub czterosilnikowych, dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną w instrukcji AFM w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej;
- 3) w przypadku operacji zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść L – OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOŁOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC) 30 minut lotu z normalną prędkością przelotową w warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej.

W przypadku samolotów wielosilnikowych, jeżeli instrukcja AFM nie zawiera wartości prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym silniku (pracujących silnikach) ustawionym (ustawionych) na maksymalną moc trwałą.”;

c) pkt CAT.POL.A.300 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) O ile właściwy organ nie wydał zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść L – OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOŁOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC), operator nie użytkuje samolotu jednosilnikowego:

1) w nocy; lub

2) w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), z wyjątkiem lotów wykonywanych zgodnie ze specjalnymi przepisami dla lotów z widocznością (VFR).”;

d) pkt CAT.POL.A.320 otrzymuje brzmienie:

„CAT.POL.A.320 Przelot – samoloty jednosilnikowe

a) W przewidywanych dla lotu warunkach meteorologicznych w przypadku wystąpienia niesprawności silnika samolot musi być w stanie osiągnąć miejsce, w którym możliwe jest wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, chyba że operator został zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść L – OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOŁOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC) i korzysta z okresu ryzyka.

b) Do celów lit. a) przyjmuje się, że w momencie wystąpienia niesprawności silnika:

1) samolot z silnikiem pracującym na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej nie leci na wysokości bezwzględnej większej od tej, na której prędkość wznoszenia wynosi 300 stóp na minutę; oraz

2) gradient przelotowy jest całkowitym gradientem zniżania powiększonym o gradient 0,5 %.”;

4) w załączniku V (część SPA) dodaje się podczęść L w brzmieniu:

„PODCZEŚĆ L

OPERACJE JEDNOSILNIKOWEGO SAMOŁOTU TURBINOWEGO W NOCY LUB W WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH DLA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operacje SET-IMC

W operacjach zarobkowego transportu lotniczego (CAT) jednosilnikowe samoloty turbinowe eksploatuje się w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów, wyłącznie jeżeli operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 Zatwierdzenie operacji SET-IMC

W celu uzyskania od właściwego organu zatwierdzenia SET-IMC operator musi przedstawić dowody spełnienia wszystkich poniższych warunków:

a) w eksploatacji floty światowej osiągnięto akceptowalny poziom niezawodności silnika turbinowego w odniesieniu do danej kombinacji płatowiec-silnik;

b) ustanowiono i włączono do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 szczegółowe instrukcje i procedury obsługi technicznej w celu zapewnienia zamierzonych poziomów ciągłej zdatności do lotu oraz niezawodności samolotu i jego układu napędowego, obejmujące wszystkie następujące elementy:

1) program monitorowania tendencji silnika, z wyjątkiem samolotów, którym świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2004 r., które muszą posiadać automatyczny system monitorowania tendencji;

2) program niezawodności dotyczący układu napędowego i powiązanych układów;

c) określono skład załogi lotniczej i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załóg lotniczych zaangażowanych w te operacje;

- d) ustanowiono procedury operacyjne, w których określono wszystkie poniższe elementy:
- 1) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym jego ograniczenia operacyjne i odpowiednie wpisy w MEL;
 - 2) planowanie lotu;
 - 3) procedury normalne;
 - 4) procedury awaryjne, w tym procedury stosowane w przypadku niesprawności układu napędowego oraz procedury w przypadku lądowania przymusowego we wszystkich warunkach pogodowych;
 - 5) monitorowanie i zgłaszanie incydentów;
- e) przeprowadzono ocenę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, w tym określenie akceptowalnego okresu ryzyka, jeżeli operator zamierza skorzystać z takiego okresu.

SPA.SET-IMC.110 Wymagania dotyczące wyposażenia w operacjach SET-IMC

Samoloty użytkowane w operacjach SET-IMC muszą posiadać następujące wyposażenie:

- a) dwa odrębne systemy zasilania elektrycznego, każdy zdolny do dostarczenia odpowiedniej mocy do wszystkich podstawowych przyrządów lotu, systemów nawigacji i systemów samolotu niezbędnych do kontynuowania lotu do lotniska docelowego lub zapasowego;
- b) dwa wskaźniki położenia, zasilane z dwóch niezależnych źródeł;
- c) w operacjach przewozu pasażerów – uprząż barkową lub pas bezpieczeństwa z jedną ukośną taśmą barkową przy każdym siedzeniu pasażerskim;
- d) pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych;
- e) w samolocie z kabiną ciśnieniową – wystarczającą ilość dodatkowego tlenu dla wszystkich osób na pokładzie na czas schodzenia, w następstwie awarii silnika na maksymalnej certyfikowanej bezwzględnej wysokości przelotowej, z prędkością lotu ślizgowego dla największego zasięgu i w najlepszej konfiguracji dla lotu ślizgowego, przy założeniu maksymalnego tempa utraty hermetyzacji kabiny, aż do osiągnięcia i utrzymania wysokości kabinowej poniżej 13 000 stóp;
- f) system nawigacji obszarowej, w którym można zaprogramować położenia miejsc lądowania, zapewniający załodze lotniczej prowadzenie poziome umożliwiające dotarcie do tych miejsc;
- g) radiowysokościomierz;
- h) światło lądowania umożliwiające oświetlenie punktu przyziemia z wysokości 200 stóp na wyłączonej ścieżce schodzenia;
- i) awaryjny system zasilania elektrycznego o wystarczającej wydajności i wytrzymałości, by w przypadku utraty całego zasilania dostarczyć moc na potrzeby dodatkowych obciążeń niezbędnych do działania wszystkich wymienionych poniżej elementów:
 - 1) podstawowe instrumenty lotu i nawigacji obszarowej niezbędne podczas schodzenia z maksymalnej bezwzględnej wysokości operacyjnej po awarii silnika;
 - 2) środki umożliwiające jedną próbę ponownego uruchomienia silnika;
 - 3) w stosownych przypadkach, wypuszczanie podwozia i klap;
 - 4) korzystanie z radiowysokościomierza podczas całego podejścia do lądowania;
 - 5) światło lądowania;
 - 6) ogrzewanie dajnika ciśnienia dynamicznego (rurki pitota);
 - 7) jeżeli są zainstalowane – środki elektryczne zapewniające wystarczającą ochronę przed pogorszeniem u pilota widzialności do lądowania;

- j) system zapłonu, który uruchamia się automatycznie lub może być sterowany ręcznie, podczas startu, lądowania i podczas lotu w warunkach widocznej wilgotności;
 - k) środki ciągłego monitorowania systemu smarowania układu napędowego w celu wykrycia obecności pozostałości związanych z grożącą bezpośrednio awarią części układu napędowego, w tym wskaźnik ostrzegania w kabinie załogi lotniczej;
 - l) awaryjne urządzenie sterowania mocą silnika, które umożliwia kontynuowanie pracy silnika w wystarczającym zakresie mocy, by bezpiecznie zakończyć lot w przypadku jakiegokolwiek rozsądnie prawdopodobnej niesprawności jednostki sterowania paliwem.”.
-