

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/2237**z dnia 15 grudnia 2021 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących operacji w każdych warunkach meteorologicznych oraz szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91⁽¹⁾, w szczególności jego art. 23 ust. 1, art. 27 ust. 1 i art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Operatorzy i personel uczestniczący w eksploatacji statków powietrznych, a także właściwe organy krajowe, powinni przestrzegać odpowiednich zasadniczych wymogów dotyczących operacji lotniczych, określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.
- (2) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych. Obowiązujące obecnie przepisy regulujące operacje w każdych warunkach meteorologicznych należy zaktualizować w celu zapewnienia, aby w przepisach tych odzwierciedlono najnowsze osiągnięcia technologiczne w zakresie nowych systemów pokładowych oraz najlepsze praktyki w dziedzinie operacji lotniczych.
- (3) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, należy uwzględnić kwestię operacji w każdych warunkach meteorologicznych we wszystkich odpowiednich dziedzinach lotnictwa, w tym w ramach początkowej zdatności do lotu, operacji lotniczych, wydawania licencji członkom załogi lotniczej oraz w przypadku lotnisk, a także należy uwzględnić światowe doświadczenia w dziedzinie lotnictwa i postęp naukowo-techniczny w zakresie operacji lotniczych. W ramach nowych przepisów należy zatem zapewnić lepszą harmonizację z wymogami Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych oraz, w miarę możliwości, uwzględnić w prawie Unii najnowsze zmiany w normach przyjętych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), a mianowicie zmiany w części I (11. wydanie), części II (10. wydanie) i części III (9. wydanie) załącznika 6 do konwencji chicagowskiej w odniesieniu do operacji w każdych warunkach meteorologicznych oraz terminologii z zakresu podejścia według wskazań przyrządów.
- (4) Ponadto należy umożliwić wykonywanie bezpiecznych operacji śmigłowcowych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), w tym stosowanie podejść i odlotów typu „punkt w przestrzeni” (ang. *point-in-space approaches and departures* (PinS)). Jak dotąd operacje śmigłowcowe przeprowadzano zasadniczo na podstawie przepisów wykonywania lotu z widocznością, w związku z czym rozwinięto przepisy dotyczące operacji śmigłowcowych. Obecnie są jednak dostępne nowe operacje podejścia i odlotu typu „punkt w przestrzeni”, a także trasy lotu śmigłowców na małej wysokości, dzięki czemu można wykonywać loty śmigłowcem na podstawie przepisów IFR. Należy zatem odpowiednio zmienić zasady eksploatacji.
- (5) Aby zwiększyć bezpieczeństwo w sposób racjonalny pod względem kosztów, należy określić nowe wymogi szkoleniowe w zakresie operacji specjalistycznych (SPO), operacji w załodze wieloosobowej wykonywanych śmigłowcami, większego wykorzystania symulatorów, a także wykorzystania bardziej różnorodnych zdarzeń w ramach szkoleń i sprawdzianów z zakresu zarobkowego transportu lotniczego (operacje CAT) z wykorzystaniem śmigłowców.
- (6) Aby nowe przepisy nie ulegały dezaktualizacji w obliczu stałego postępu technologicznego, muszą one być oparte na wynikach i analizie ryzyka. Przepisy te nie mogą być uzależnione od konkretnych technologii i mogą uwzględniać przyszłe zmiany, co pozwoli na uniknięcie uzależnienia od konkretnych rozwiązań technologicznych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, 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).

- (7) Nowe przepisy powinny umożliwić zwiększenie wydajności w oparciu o osiągnięcia technologiczne i operacyjne wykorzystanie nowych, zaawansowanych technologii, takich jak systemy polepszające widzenie podczas lotu, a także stosowania niektórych zaawansowanych nowych procedur operacyjnych do wykonywania operacji w każdych warunkach meteorologicznych. Należy również dążyć do wykorzystywania innowacyjnych narzędzi szkoleniowych do celów szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej.
- (8) Nowe przepisy dotyczące operacji w każdych warunkach meteorologicznych oraz szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej powinny przyczynić się do zapewnienia równych szans wszystkim uczestnikom wewnętrznego rynku lotniczego Unii oraz do poprawy konkurencyjności unijnego przemysłu lotniczego.
- (9) Minima operacyjne lotniska należy w miarę możliwości dostosować zarówno do operacji CAT, niezarobkowych operacji przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym (NCC), jak i operacji specjalistycznych (SPO). Należy również uprościć wymogi dotyczące operacji w każdych warunkach meteorologicznych w odniesieniu do niezarobkowych operacji lotniczych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (NCO), aby zachęcić do stosowania przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów.
- (10) Na podstawie doświadczenia operacyjnego i mając na uwadze charakter operacji i niższe ryzyko, niektóre odstępstwa od wymogów w zakresie szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej, wcześniej dostępne wyłącznie w przypadku operacji CAT, należy rozszerzyć tak, aby odnosiły się również do operacji SPO i NCC. Ze zmian operacyjnych wynika, że wymagany poziom bezpieczeństwa można utrzymać, stosując mniej restrykcyjne i bardziej elastyczne wymogi. Podobnie należy zwiększyć elastyczność w odniesieniu do operacji wykonywanych przez statki powietrzne różnych typów lub wariantów na potrzeby operatorów małych śmigłowców. Małe, proste typy śmigłowców jedno-silnikowych, które zachowują się podobnie w warunkach zwykłych i awaryjnych, również należy objąć niektórymi uproszczeniami, które obecnie są dostępne w ramach klasy samolotów.
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby w pełni wdrożyć zasadnicze wymogi dotyczące operacji lotniczych, określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (12) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji wraz z opinią nr 02/2021^(?) zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

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

- 1) w art. 5 ust. 2 lit. a) pkt (iv) otrzymuje brzmienie:
„(iv) operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych;”;
- 2) w załącznikach I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Data wejścia w życie i data rozpoczęcia stosowania

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 30 października 2022 r.

^(?) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

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

Sporządzono w Brukseli dnia 15 grudnia 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

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

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) »Minima operacyjne lotniska« oznaczają limity wykorzystania lotniska do celów:

- a) startu statku powietrznego, wyrażone w kategoriach widzialności wzdłuż drogi startowej lub widzialności oraz, jeśli jest to konieczne, pułapu chmur;
- b) lądowania w ramach dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, wyrażone w kategoriach widzialności lub widzialności wzdłuż drogi startowej, minimalnej wysokości bezwzględnej/względnej zniżania (MDA/H) oraz, jeśli jest to konieczne, pułapu chmur;
- c) lądowania w ramach trójwymiarowej (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, wyrażone w kategoriach widzialności lub widzialności wzdłuż drogi startowej oraz wysokości bezwzględnej/względnej decyzji (DA/H), odpowiednio do rodzaju lub kategorii operacji.”;

b) uchyla się pkt 11;

c) uchyla się pkt 13–16;

d) dodaje się pkt 18a w brzmieniu:

„18a) »Pułap chmur« oznacza wysokość, nad ziemią lub wodą, podstawy najniższej warstwy chmur znajdujących się poniżej 6 000 m (20 000 stóp) i pokrywających więcej niż połowę nieba.”;

e) pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) »Podejście z okrążenia« oznacza wizualną fazę operacji podejścia z okrążenia.”;

f) dodaje się pkt 20a w brzmieniu:

„20a) »Operacja podejścia z okrążenia« oznacza operację podejścia według wskazań przyrządów typu A mającą na celu doprowadzenie statku powietrznego do pozycji umożliwiającej lądowanie na drodze startowej/w strefie końcowego podejścia i startu (FATO), która nie jest odpowiednio usytuowana do podejścia do lądowania z prostej.”;

g) pkt 27 otrzymuje brzmienie:

„27) »Podejście końcowe ze stałym zniżaniem (CDFA)« oznacza zgodną z procedurami podejścia ustabilizowanego technikę wykonywania segmentu podejścia końcowego w procedurze podejścia nieprecyzyjnego według wskazań przyrządów polegającą na nieprzerwanym zniżaniu, bez przechodzenia do lotu poziomego, od wysokości bezwzględnej/względnej równej punktowi podejścia końcowego:

- a) w przypadku operacji podejścia do lądowania z prostej, do punktu znajdującego się około 15 m (50 stóp) nad progiem drogi startowej wykorzystywanej do lądowania lub punktu, w którym powinien zostać rozpoczęty manewr wyrównania lub
- b) w przypadku operacji podejścia z okrążenia, do momentu osiągnięcia wysokości MDA/H lub bezwzględnej/względnej wysokości manewru w locie z widocznością.”;

h) dodaje się pkt 35a w brzmieniu:

„35a) »Wysokość bezwzględna decyzji (DA) lub wysokość względna decyzji (DH)« oznacza określoną wysokość bezwzględną lub względną w trójwymiarowej (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, na której należy rozpocząć procedurę po nieudanym podejściu, jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego do kontynuowania podejścia.”;

i) pkt 46 otrzymuje brzmienie:

„46) »System polepszający widzenie podczas lotu (EFVS)« jest elektronicznym środkiem zapewniającym załodze lotniczej, dzięki wykorzystaniu czujników obrazowych, wyświetlanie w czasie rzeczywistym lub rozszerzone wyświetlanie topografii środowiska zewnętrznego (naturalnych lub stworzonych przez człowieka cech miejsca lub regionu, w szczególności w sposób pokazujący ich względne położenie i wysokość); EFVS jest zintegrowany z systemem naprowadzania i jest zainstalowany na wyświetlaczu przeziernym lub równoważnym systemie wyświetlania; jeżeli EFVS jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi wymogami zdatości do lotu, a operator posiada niezbędne szczególne zatwierdzenie (jeśli jest wymagane), może być wykorzystywany do operacji EFVS i może umożliwiać prowadzenie operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych.”;

- j) dodaje się pkt 46a i 46b w brzmieniu:
- „46a) »Operacja EFVS« oznacza operację, w której warunki widoczności wymagają użycia EFVS zamiast widzenia naturalnego w celu wykonania podejścia lub lądowania, identyfikacji wymaganych odniesień wzrokowych lub wykonania dobiegu.
 - 46b) »Operacja EFVS 200« oznacza operację wykonywaną przy minimach widzialności, w której warunki widoczności wymagają użycia EFVS do wysokości 200 stóp nad FATO lub progiem drogi startowej. Od tego punktu do lądowania wykorzystuje się widzenie naturalne. Widzialność wzdłuż drogi startowej nie może być mniejsza niż 550 m.”;
- k) pkt 47 otrzymuje brzmienie:
- „47) »System polepszający widzenie (EVS)« jest elektronicznym środkiem zapewniającym załodze lotniczej, dzięki wykorzystaniu czujników obrazowych, wyświetlanie w czasie rzeczywistym rzeczywistej topografii środowiska zewnętrznego (naturalnych lub stworzonych przez człowieka cech miejsca lub regionu, w szczególności w sposób pokazujący ich względne położenie i wysokość).”;
- l) dodaje się pkt 48b w brzmieniu:
- „48b) »Segment podejścia końcowego (FAS)« oznacza ten segment procedury podejścia według wskazań przyrządów, w której następuje ustawienie samolotu w osi drogi startowej i zniżanie do lądowania.”;
- m) dodaje się pkt 52a w brzmieniu:
- „52a) »Odejście na drugi krąg« oznacza przejście z operacji podejścia do lądowania do ustabilizowanego wznoszenia. Obejmuje to manewry wykonywane na wysokości lub powyżej MDA/H lub DA/H, lub poniżej DA/H (przerwane lądowania).”;
- n) pkt 55 otrzymuje brzmienie:
- „55) »System lądowania ze wskaźnikiem przeziernym (HUDLS)« oznacza całość systemu pokładowego, który dostarcza pilotowi wskaźników przeziernych, aby umożliwić mu sterowanie statkiem powietrznym albo monitorowanie autopilota podczas startu (jeśli ma zastosowanie), podejścia i lądowania (oraz dobiegu, jeśli ma zastosowanie) lub odejścia na drugi krąg. Obejmuje wszystkie czujniki, komputery, źródła zasilania, wskaźniki i elementy sterujące.”;
- o) uchyla się pkt 56;
- p) dodaje się pkt 69d i 69e w brzmieniu:
- „69d) »Operacja podejścia według wskazań przyrządów« oznacza podejście i lądowanie przy użyciu przyrządów do prowadzenia nawigacyjnego w oparciu o procedurę podejścia według wskazań przyrządów (IAP). Istnieją dwie metody wykonywania operacji podejścia według wskazań przyrządów:
 - a) dwuwymiarowa (2D) operacja podejścia do lądowania według wskazań przyrządów z wykorzystaniem jedynie poziomego prowadzenia nawigacyjnego oraz
 - b) trójwymiarowa (3D) operacja podejścia do lądowania według wskazań przyrządów z wykorzystaniem zarówno poziomego, jak i pionowego prowadzenia nawigacyjnego.
 - 69e) »Procedura podejścia wg wskazań przyrządów (IAP)« oznacza szereg uprzednio ustalonych manewrów wykonywanych według wskazań przyrządów pokładowych z określonym zabezpieczeniem przed zderzeniem z przeszkodami, od pozycji rozpoczęcia podejścia początkowego lub – w stosownych przypadkach – od początku określonej trasy dolotu do punktu, od którego może być wykonane lądowanie, a jeśli lądowanie nie zostało wykonane – do pozycji, w której obowiązują odpowiednie kryteria przewyższenia nad przeszkodami dla lotu w oczekiwaniu lub po trasie. Procedurę podejścia wg wskazań przyrządów klasyfikuje się w następujący sposób:
 - a) procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA), która oznacza procedurę podejścia wg wskazań przyrządów zaprojektowaną dla dwuwymiarowych (2D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów typu A;
 - b) procedura podejścia z prowadzeniem pionowym (APV), która oznacza procedurę podejścia wg wskazań przyrządów z wykorzystaniem nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, zaprojektowaną dla trójwymiarowych (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów typu A;
 - c) procedura podejścia precyzyjnego (PA), która oznacza procedurę podejścia wg wskazań przyrządów opartą na systemach nawigacji, zaprojektowaną dla trójwymiarowych (3D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów typu A lub B.”;

- q) dodaje się pkt 72b w brzmieniu:
- „72b) »Sprawdzian w lotach liniowych« oznacza sprawdzian przeprowadzony przez operatora i zdany przez pilota lub członka personelu specjalistycznego w celu wykazania kompetencji w zakresie wykonywania normalnych operacji liniowych opisanych w instrukcji operacyjnej.”;
- r) pkt 74 i 75 otrzymują brzmienie:
- „74) »Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)« oznaczają operacje podejścia lub startu na drodze startowej o zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszym niż 550 m lub o wysokości względnej decyzji mniejszej niż 200 stóp.
- 75) »Start przy ograniczonej widzialności (LVTO)« oznacza start przy widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszej niż 550 m.”;
- s) uchyla się pkt 76;
- t) dodaje się pkt 78c w brzmieniu:
- „78c) »Minimalna bezwzględna wysokość schodzenia (MDA) lub minimalna względna wysokość schodzenia (MDH)« oznacza określoną wysokość bezwzględną lub względną w dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów lub operacji podejścia z okrążenia, poniżej której nie wolno schodzić bez wymaganego odniesienia wzrokowego.”;
- u) uchyla się pkt 83;
- v) dodaje się pkt 85a w brzmieniu:
- „85a) »Wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA) lub wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH)« oznacza najniższą wysokość bezwzględną lub względną nad wzniesieniem odpowiedniego progu drogi startowej lub wzniesieniem lotniska, stosownie do sytuacji, wykorzystywaną do stwierdzenia zgodności z odpowiednimi kryteriami przewyższenia nad przeszkodami.”;
- w) dodaje się pkt 91a w brzmieniu:
- „91a) »Minima widzialności« oznaczają możliwość wykonywania operacji przy użyciu zaawansowanego statku powietrznego, pozwalającą na uzyskanie niższych minimów operacyjnych lotniska niż te, które zostałyby normalnie ustalone przez operatora dla podstawowego statku powietrznego, w oparciu o działanie zaawansowanych systemów statku powietrznego wykorzystujących dostępną infrastrukturę zewnętrzną. Niższe minima operacyjne mogą obejmować niższą wysokość względną/bezwzględną decyzji lub minimalną względną/bezwzględną wysokość schodzenia, wymogi w zakresie ograniczonej widoczności lub ograniczone możliwości naziemne lub ich połączenie.”;
- x) pkt 92 otrzymuje brzmienie:
- „92) »Sprawdzian umiejętności u operatora« oznacza sprawdzian przeprowadzony przez operatora i zdany przez pilota lub członka personelu specjalistycznego w celu wykazania kompetencji w zakresie wykonywania procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych.”;
- y) dodaje się pkt 120c, 120d i 120e w brzmieniu:
- „120c) »Szkolenie aż do uzyskania biegłości« oznacza szkolenie zaprojektowane w taki sposób, aby osiągnąć cele końcowe w zakresie skuteczności działania, dające wystarczającą pewność, że osoba szkolona jest w stanie systematycznie, bezpiecznie i skutecznie wykonywać określone zadania.
- 120d) »Operacja podejścia według wskazań przyrządów typu A« oznacza operację podejścia według wskazań przyrządów z minimalną względną wysokością schodzenia lub wysokością względną decyzji na wysokości lub powyżej 250 stóp.
- 120e) »Operacja podejścia według wskazań przyrządów typu B« oznacza operację z wysokością względną decyzji poniżej 250 stóp. Operacje podejścia według wskazań przyrządów typu B dzieli się na następujące kategorie:
- a) kategoria I (CAT I): wysokość względna decyzji nie niższa niż 200 stóp i widzialność nie mniejsza niż 800 m albo widzialność wzdłuż drogi startowej nie mniejsza niż 550 m;
- b) kategoria II (CAT II): wysokość względna decyzji niższa niż 200 stóp, ale nie niższa niż 100 stóp oraz widzialność wzdłuż drogi startowej nie mniejsza niż 300 m;
- c) kategoria III (CAT III): wysokość względna decyzji niższa niż 100 stóp lub brak wysokości względnej decyzji oraz widzialność wzdłuż drogi startowej mniejsza niż 300 m lub brak widzialności wzdłuż drogi startowej.”;

z) dodaje się pkt 124a w brzmieniu:

„124a) »Widzialność (VIS)« oznacza widzialność do celów lotniczych, będącą większą z następujących wartości:

- a) największa odległość, z jakiej można dostrzec i rozpoznać czarny obiekt odpowiednich rozmiarów, umieszczony przy powierzchni ziemi i obserwowany na jasnym tle oraz
- b) największa odległość, z jakiej można dostrzec i rozpoznać światła o wartości światłości wynoszącej około 1 000 kandeli, na nieoświetlonym tle.”;

aa) pkt 125 i 126 otrzymują brzmienie:

„125) »Operacja podejścia z widocznością« oznacza operację podejścia wykonywaną przez lot IFR, gdy część albo wszystkie części procedury podejścia wg wskazań przyrządów nie są wykonane, a operacja podejścia jest wykonywana z odniesieniem wzrokowym do terenu.

126) »Lotnisko dopuszczalne pod względem warunków pogodowych« oznacza odpowiednie lotnisko, dla którego – w przewidywanym czasie użycia – komunikaty lub prognozy meteorologiczne, bądź dowolne ich połączenie, wskazują, że warunki meteorologiczne będą spełniać lub przewyższać wymagane minima operacyjne lotniska, a raporty o stanie nawierzchni drogi startowej potwierdzają, że możliwe jest bezpieczne lądowanie.”;

Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Ciągła zdatność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Inne ⁽²⁴⁾				

(¹) Numery telefonu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail i numer faksu 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 albo instrukcji operacyjnej. W tym drugim 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 zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.

(¹²) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: CAT II lub CAT III. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.

(¹³) Wpisać stosowne minima widzialności: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, itd. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla wymienionych minimów widzialności.

(¹⁴) Pole »nie dotyczy« można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.

(¹⁵) 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«.

(¹⁶) Można podać również odległość graniczną (w milach morskich) oraz typ silnika.

(¹⁷) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN): na każde szczególne zatwierdzenie złożonej PBN (np. RNP AR APCH) przeznaczona jest jedna linia; odpowiednie ograniczenia podaje się w kolumnie »Specyfikacje« lub w kolumnie »Uwagi« bądź w obu tych kolumnach. Zatwierdzenia dotyczące określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

(¹⁸) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk, czy ma zastosowanie do jednych i drugich.

(¹⁹) Wpisać kombinację płatowca i silnika danego statku powietrznego.

(²⁰) 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.

(²¹) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

(²²) Wprowadzenie wykazu aplikacji EFB typu B wraz z numerem referencyjnym urządzenia EFB (w przypadku przenośnego sprzętu EFB). Wykaz ten zawiera się w specyfikacjach operacyjnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

(²³) Wpisać imię i nazwisko osoby lub nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdatności do lotu oraz odniesienie do przepisu, w którym określono taki obowiązek, np. podczęść G w załączniku I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

(²⁴) 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, zmniejszona wymagana długość lądowania, operacje śmigłowców z lub do miejsca operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego, operacje śmigłowców w nieprzyjnym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowców bez możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS).

Formularz 139 EASA wydanie 7”

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt ORO.FC.100 wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) Szczególne wymagania dotyczące operacji śmigłowcowych.

Jeżeli śmigłowiec jest użytkowany z załogą składającą się z dwóch pilotów, każdy z pilotów musi:

- 1) posiadać zaświadczenie zaliczenia szkolenia w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej na śmigłowcach zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 albo
- 2) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej.”;

(ii) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Członek załogi lotniczej może podczas lotu zostać zastąpiony w wykonywaniu czynności pilotowania przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.”;

b) pkt ORO.FC.105 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.105 Wyznaczanie pilota dowódcy/dowódcy

a) Zgodnie z pkt 8.6 załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, jeden pilot spośród członków załogi lotniczej, posiadający kwalifikacje pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, jest wyznaczany przez operatora na pilota dowódcę lub – w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego – na dowódcę.

b) Operator wyznacza członka załogi lotniczej do pełnienia funkcji pilota dowódcy/dowódcy wyłącznie w przypadku, gdy mają zastosowanie wszystkie poniższe warunki:

- 1) członek załogi lotniczej posiada minimalny poziom doświadczenia określony w instrukcji operacyjnej;
- 2) członek załogi lotniczej posiada odpowiednią wiedzę o trasie lub obszarze, nad którym ma odbyć się lot, a także o lotniskach, w tym lotniskach zapasowych, urządzeniach i procedurach, które mają być wykorzystane;
- 3) dla operacji w załogach wieloosobowych, członek załogi lotniczej ukończył szkolenie dowódcze operatora, w przypadku awansu z drugiego pilota na pilota dowódcę/dowódcę.

c) W przypadku operacji zarobkowych przy użyciu samolotów i śmigłowców, pilot dowódca/dowódca lub pilot, któremu można przekazać prowadzenie lotu, musi mieć ukończone wstępne szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy lub obszaru, nad którym ma odbyć się lot, a także lotnisk, urządzeń i procedur, które mają być wykorzystane, oraz utrzymywać tę wiedzę w następujący sposób:

- 1) ważność wiedzy o lotniskach utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danym lotnisku w okresie 12 miesięcy kalendarzowych;
- 2) wiedzę o trasie lub obszarze utrzymuje się, wykonując co najmniej jedną operację na danej trasie lub danym obszarze w okresie 36 miesięcy. Ponadto wymagane jest szkolenie przypominające w zakresie wiedzy o trasie lub obszarze, jeżeli w okresie 36 miesięcy nie wykonywano lotów na danej trasie lub obszarze przez 12 miesięcy.

d) Niezależnie od przepisów lit. c) w przypadku operacji wykonywanych według VFR w dzień samolotami i śmigłowcami w klasie osiągow B i C, szkolenie zapoznawcze dotyczące trasy i lotnisk można zastąpić szkoleniem zapoznawczym dotyczącym danego obszaru.”;

c) pkt ORO.FC.125 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.125 Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze, szkolenia z wyposażenia i procedur

a) Członkowie załogi lotniczej muszą ukończyć szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze, jeżeli jest to wymagane załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

b) Członkowie załogi lotniczej muszą ukończyć szkolenie z wyposażenia i procedur w przypadku zmiany wyposażenia lub zmiany procedur wymagających dodatkowej wiedzy na temat obecnie eksploatowanych typów lub wariantów.

c) Instrukcja operacyjna określa, kiedy wymagane jest przeprowadzenie szkolenia w różnicach lub szkolenia zapoznawczego, lub szkolenia z wyposażenia i procedur.”;

d) pkt ORO.FC.130 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć coroczne szkolenie okresowe w locie i na ziemi, odpowiednie do typu lub wariantu statku powietrznego, i szkolenie z zakresu urządzeń statku powietrznego, na którym wykonuje loty, w tym szkolenie z rozmieszczenia oraz użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie statku powietrznego.”;

e) pkt ORO.FC.140 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.140 Loty na więcej niż jednym typie lub wariacie statku powietrznego

a) Członkowie załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariacie 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.

b) Operator może zdefiniować grupy typów śmigłowców jednosilnikowych. Sprawdzian umiejętności u operatora na jednym typie jest ważny dla wszystkich pozostałych typów w obrębie grupy, jeżeli spełnione są oba poniższe warunki:

- 1) grupa ta obejmuje wyłącznie jednosilnikowe śmigłowce turbinowe użytkowane w lotach VFR albo obejmuje wyłącznie jednosilnikowe śmigłowce tłokowe użytkowane w lotach VFR;
- 2) w przypadku operacji CAT, w cyklu trzyletnim przeprowadza się co najmniej dwa sprawdziany umiejętności u operatora na dany typ.

c) W przypadku operacji specjalistycznych elementy szkolenia na statku powietrznym lub FSTD oraz sprawdzian umiejętności u operatora, które obejmują odpowiednie aspekty związane z zadaniem specjalistycznym i nie są związane z danym typem lub grupą typów, mogą zostać zaliczone na poczet pozostałych grup lub typów, na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez operatora.

d) W przypadku operacji na więcej niż jednym typie lub wariacie śmigłowca, używanych do prowadzenia wystarczająco podobnych operacji, jeżeli sprawdziany w lotach liniowych odbywają się rotacyjnie pomiędzy typami lub wariantami, każdy sprawdzian w lotach liniowych musi potwierdzić ważność takiego sprawdzianu dla pozostałych typów lub wariantów śmigłowca.

e) W instrukcji operacyjnej precyzuje się odpowiednie procedury i wszelkie ograniczenia operacyjne dla każdego przypadku wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariacie statku powietrznego.”;

f) w pkt ORO.FC.145 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) W przypadku operacji CAT programy szkoleń i sprawdzianów, w tym programy nauczania oraz wykorzystanie środków służących realizacji programu, takich jak indywidualne szkoleniowe urządzenia symulacji lotu (FSTD) i inne rozwiązania szkoleniowe, muszą być zatwierdzone przez właściwy organ.

d) Urządzenie FSTD wykorzystywane w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszej podczęści musi podlegać procesowi kwalifikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 i musi w najlepszy możliwy sposób odzwierciedlać statek powietrzny wykorzystywany przez operatora. Różnice między FSTD a danym statkiem powietrznym są opisywane i omawiane podczas odprawy lub szkolenia, stosownie do przypadku.”;

(ii) dodaje się lit. f) i g) w brzmieniu:

„f) Operator monitoruje ważność każdego szkolenia okresowego i sprawdzianu.

g) Okresy ważności wymagane w niniejszej podczęści są liczone od końca miesiąca, w którym ukończono bieżącą praktykę, szkolenie lub sprawdzian.”;

g) w pkt ORO.FC.146 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W przypadku szkoleń, sprawdzianów w locie i na symulatorze lotów oraz ocen personel prowadzący szkolenie i przeprowadzający sprawdziany lub oceny musi posiadać kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011. Ponadto personel prowadzący szkolenia i przeprowadzający sprawdziany w zakresie operacji specjalistycznych musi posiadać odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzenia danej operacji.”;

- (ii) lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Niezależnie od przepisów lit. b) sytuacyjnej oceny kompetencji może dokonać wyznaczony przez operatora odpowiednio wykwalifikowany dowódca, który przeszedł program standaryzacji w zakresie koncepcji EBT i oceny kompetencji (oceniający zadania sytuacyjne).”;
- (iii) dodaje się lit. e), f), g) i h) w brzmieniu:
- „e) Niezależnie od przepisów lit. b) szkolenie na statku powietrznym lub FSTD oraz sprawdzian umiejętności u operatora może przeprowadzić wyznaczony przez operatora odpowiednio wykwalifikowany dowódca posiadający certyfikat FI/TRI/SFI oraz wyznaczony przez operatora do dowolnej z następujących operacji:
- 1) operacje CAT wykonywane przez śmigłowce spełniające kryteria określone w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 2;
 - 2) operacje CAT wykonywane przez śmigłowce inne niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym, w dzień i na trasach, na których nawigacja prowadzona jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia;
 - 3) operacje CAT wykonywane samolotami w klasie osiągow B, które nie spełniają kryteriów określonych w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 1.
- f) Niezależnie od przepisów lit. b) szkolenie na statku powietrznym lub FSTD oraz wykazanie kompetencji/sprawdzian umiejętności u operatora może przeprowadzić odpowiednio wykwalifikowany pilot dowódca/dowódca wyznaczony przez operatora do dowolnej z następujących operacji:
- 1) operacje specjalistyczne;
 - 2) operacje CAT wykonywane przez samoloty spełniające kryteria określone w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 2.
- g) Niezależnie od przepisów lit. b) sprawdzian w lotach liniowych może być przeprowadzony przez odpowiednio wykwalifikowanego dowódcę wyznaczonego przez operatora.
- h) Operator informuje właściwy organ o osobach wyznaczonych na mocy lit. e)–g).”;
- h) pkt ORO.FC.200 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Szczególne wymagania dotyczące operacji śmigłowcowych.
- W przypadku wszystkich operacji wykonywanych przez śmigłowce o MOPSC większej niż 19 oraz w przypadku operacji wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) przez śmigłowce o MOPSC większej niż 9, minimalny skład załogi lotniczej to dwóch pilotów.”;
- i) w pkt ORO.FC.202 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „Aby możliwe było wykonywanie lotów IFR lub w nocy w załodze lotniczej w minimalnym składzie jednego pilota, muszą być spełnione następujące wymagania.”;
- (ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO”;
- j) w pkt ORO.FC.220 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Z chwilą podjęcia szkolenia przejściowego u operatora członek załogi lotniczej nie może być wyznaczany do wykonywania czynności lotniczych na innym typie lub innej klasie statku powietrznego, dopóki szkolenie to nie zostanie ukończone lub przerwane. Członkowie załóg wykonujący loty tylko na samolotach w klasie osiągow B mogą być w trakcie trwania szkolenia przejściowego wyznaczani do wykonywania lotów na innych typach samolotów w klasie osiągow B w zakresie niezbędnym do utrzymania operacji. Członkowie załogi mogą być wyznaczeni do wykonywania lotów na śmigłowcach jednosilnikowych podczas szkolenia przejściowego u operatora na śmigłowcu jednosilnikowym, pod warunkiem że nie ma to wpływu na szkolenie.”;
- (ii) dodaje się lit. f) w brzmieniu:
- „f) Jeżeli okoliczności operacyjne, takie jak ubieganie się o nowy AOC lub dodanie do floty nowego typu lub klasy statku powietrznego, nie pozwalają operatorowi na spełnienie wymagań określonych w lit. d), operator może opracować specjalne szkolenie przejściowe, prowadzone tymczasowo w przypadku ograniczonej liczby pilotów.”;

k) pkt ORO.FC.230 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.230 Szkolenia okresowe i sprawdziany

- a) Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenia okresowe i zaliczyć sprawdziany stosownie do typu lub wariantu statku powietrznego oraz szkolenie i sprawdziany z zakresu urządzeń statku powietrznego, na którym wykonuje loty.
- b) *Sprawdzian umiejętności u operatora*
- 1) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdzian umiejętności u operatora w normalnym składzie załogi.
 - 2) W przypadku gdy od członka załogi lotniczej wymaga się wykonywania lotów IFR, sprawdzian umiejętności u operatora jest przeprowadzany bez zewnętrznych punktów odniesienia wzrokowego, stosownie do przypadku.
 - 3) Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych. W przypadku operacji VFR wykonywanych w dzień na samolotach w klasie osiągow B w okresach nie dłuższych niż 8 kolejnych miesięcy, jeden sprawdzian umiejętności u operatora jest wystarczający. Do sprawdzianu umiejętności przystępuje się przed rozpoczęciem wykonywania operacji CAT.
- c) *Sprawdzian w lotach liniowych*
- Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć sprawdzian w lotach liniowych na statku powietrznym. Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.
- d) *Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa*
- Każdy członek załogi lotniczej musi ukończyć szkolenia okresowe i zaliczyć sprawdziany z rozmieszczenia oraz użycia całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa znajdującego się na pokładzie statku powietrznego. Okres ważności szkolenia i sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.
- e) *Szkolenie CRM*
- 1) Elementy szkolenia CRM są włączane do wszystkich odpowiednich faz szkolenia okresowego.
 - 2) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi specjalne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się ramach szkolenia modułowego rozłożonego w możliwie równych odstępach czasu na przestrzeni 3 lat.
- f) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie na ziemi i w locie na FSTD lub statku powietrznym, bądź szkolenie łączące FSTD i statek powietrzny, co najmniej raz na 12 miesięcy kalendarzowych.”;

l) pkt ORO.FC.235 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.235 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela – samoloty

- a) Dowódcy samolotów, których obowiązki wymagają od nich realizacji zadań z dowolnego fotela pilota i wykonywania czynności drugiego pilota, oraz dowódcy, od których wymaga się prowadzenia szkoleń lub przeprowadzania sprawdzianów, muszą ukończyć dodatkowe szkolenie i zaliczyć sprawdzian w celu zapewnienia ich biegłości w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych z każdego fotela. Takie szkolenie i sprawdzian określa się w instrukcji operacyjnej. Sprawdzian taki może być przeprowadzany razem ze sprawdzianem umiejętności u operatora przewidzianym w pkt ORO.FC.230 lit. b) lub w programie EBT przewidzianym w pkt ORO.FC.231.
- b) Dodatkowe szkolenie i sprawdzian muszą obejmować co najmniej następujące elementy:
- 1) niesprawność silnika podczas startu;
 - 2) podejście do lądowania i odejście na drugi krąg z jednym silnikiem niepracującym oraz
 - 3) lądowanie z jednym silnikiem niepracującym.

- c) Okres ważności wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. W odniesieniu do operatorów, którzy zaliczyli program EBT, ważność jest określana na podstawie zagadnień objętych oceną i szkoleniem zgodnie z ORO.FC.232.
 - d) W przypadku wykonywania lotu z fotela drugiego pilota sprawdziany wymagane w ORO.FC.230 lub ocena i szkolenie wymagane w ORO.FC.231 w zakresie wykonywania lotów z fotela dowódcy muszą być dodatkowo ważne i aktualne.
 - e) Przy okazji przechodzenia sprawdzianów umiejętności u operatora przewidzianych zgodnie z ORO.FC.230 lit. b) lub oceny i szkolenia wymaganych w ORO.FC.231, pilot zastępujący dowódcę musi wykazać się praktycznymi umiejętnościami wykonywania reakcji automatycznych i procedur, które zwykle nie należą do zakresu jego obowiązków. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem z lewego i prawego fotela nie są znaczące, ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego fotela.
 - f) Przy okazji przechodzenia sprawdzianów umiejętności u operatora wymaganych zgodnie z ORO.FC.230 lit. b) lub oceny i szkolenia wymaganych w ORO.FC.231, pilot inny niż dowódca zajmujący fotel dowódcy musi wykazać się praktyczną umiejętnością wykonywania reakcji automatycznych i procedur, które należą do zakresu obowiązków dowódcy wykonującego czynności pilota monitorującego. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem z lewego i prawego fotela nie są znaczące, ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego fotela.”;
- m) dodaje się pkt ORO.FC.236 w brzmieniu:

„ORO.FC.236 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela – śmigłowce

- a) Piloci śmigłowców, których obowiązki wymagają od nich realizacji zadań z dowolnego fotela pilota, muszą ukończyć dodatkowe szkolenie i zaliczyć sprawdzian w celu zapewnienia ich biegłości w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych z każdego fotela. Okres ważności tej kwalifikacji wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.
 - b) Dotychczasowych instruktorów szkolenia praktycznego i instruktorów szkolenia na typ uznaje się za spełniających wymóg określony w lit. a), jeżeli w ciągu ostatnich 6 miesięcy prowadzili oni działalność instruktorów szkolenia praktycznego lub instruktorów szkolenia na typ na tym typie i na śmigłowcu.”;
- n) w pkt ORO.FC.240 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO”;
 - (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
„c) Lit. a) nie ma zastosowania do lotów na samolotach w klasie osiągow B, jeżeli ograniczają się one do lotów VFR w dzień na klasach samolotów z załogą jednoosobową napędzanych silnikami tłokowymi.”;
- o) w pkt ORO.FC.A.245 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) Operator samolotu posiadający odpowiednie doświadczenie może zastąpić przynajmniej jedno z poniższych wymagań dotyczących szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej alternatywnym programem szkolenia i kwalifikacji (ang. *alternative training and qualification programme*, ATQP) zatwierdzonym przez właściwy organ:
 - 1) określone w pkt SPA.LVO.120 dotyczące szkolenia i kwalifikacji załogi lotniczej;
 - 2) określone w pkt ORO.FC.220 dotyczące szkolenia przejściowego i sprawdzianów;
 - 3) określone w pkt ORO.FC.125 dotyczące szkolenia w różnicach, szkolenia zapoznawczego, szkolenia z wyposażenia i procedur;
 - 4) określone w pkt ORO.FC.205 dotyczące szkolenia dowódczego;
 - 5) określone w pkt ORO.FC.230 dotyczące szkolenia okresowego i sprawdzianów; oraz
 - 6) określone w pkt ORO.FC.240 dotyczące lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie statku powietrznego.”;
 - (ii) lit. d) i e) otrzymują brzmienie:
„d) Oprócz sprawdzianów wymaganych przez pkt ORO.FC.230 i FCL.060 załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, każdy członek załogi lotniczej przechodzi ocenę ukierunkowaną na loty liniowe (ang. *line oriented evaluation*, LOE) przeprowadzaną na FSTD. Okres ważności LOE wynosi 12 miesięcy kalendarzowych. LOE zostaje zakończona, gdy spełnione zostaną oba z poniższych warunków:
 - 1) plan tematyczny LOE został zrealizowany oraz

- 2) członek załogi lotniczej wykazał akceptowalny poziom wyników.
- e) Po 2 latach działania w ramach zatwierdzonego ATQP operator może, po zatwierdzeniu przez właściwy organ, wydłużyć okresy ważności sprawdzianów, o której mowa w pkt ORO.FC.230, w następujący sposób:
- 1) Sprawdzian umiejętności u operatora – do 12 miesięcy kalendarzowych.
 - 2) Sprawdzian w lotach liniowych – do 24 miesięcy kalendarzowych.
 - 3) Sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa – do 24 miesięcy kalendarzowych.”;
- (iii) dodaje się lit. f) i g) w brzmieniu:
- „f) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi specjalne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się ramach szkolenia modułowego rozłożonego w możliwie równych odstępach czasu na przestrzeni 3 lat.
- g) Program ATQP obejmuje 48 godzin szkolenia na FSTD dla każdego członka załogi lotniczej, rozłożonych po równo na 3-letni okres. Operator może zmniejszyć liczbę godzin szkolenia na FSTD, ale nie bardziej niż do 36 godzin, o ile wykaże, że osiągnięty poziom bezpieczeństwa jest równoważny z poziomem bezpieczeństwa programu, który ATQP może zastąpić zgodnie z lit. a).”;
- p) w pkt ORO.FC.H.250 lit. a) ppkt 1) otrzymuje brzmienie:
- „a) Posiadacze licencji CPL(H) (śmigłowcowej) pełnią funkcje dowódców w operacjach CAT na śmigłowcu z załogą jednoosobową, wyłącznie jeżeli:
- 1) przy wykonywaniu lotu IFR, posiada co najmniej 700 godzin całkowitego czasu lotu na śmigłowcach, w tym 300 godzin jako pilot dowódca. Całkowity czas lotu na śmigłowcach musi obejmować 100 godzin lotów IFR. Na poczet tych 100 godzin można zaliczyć do 50 godzin czasu według wskazań przyrządów spędzonego na pełnym symulatorze lotu (śmigłowcem) poziomu B lub na FTD poziomu 3 kwalifikacji lub wyższego kwalifikującego do szkolenia według wskazań przyrządów. Wymagane 300 godzin wykonanych jako pilot dowódca można zastąpić godzinami nalotu w charakterze drugiego pilota wylatanymi w systemie ustalonym i opisanym w instrukcji operacyjnej dla załogi wieloosobowej, przy zastosowaniu przelicznika, że każde 2 godziny czasu lotu drugiego pilota są liczone jako 1 godzina czasu lotu pilota dowódcy;”;
- q) przed pkt ORO.FC.330 dodaje się pkt ORO.FC.320 i ORO.FC.325 w brzmieniu:

„ORO.FC.320 Szkolenie przejściowe u operatora i sprawdziany

Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje sprawdzian umiejętności u operatora.

ORO.FC.325 Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia i procedur

Jeżeli członek załogi lotniczej przechodzi szkolenie ze znajomości wyposażenia i procedur, które wymaga przeszkolenia na odpowiednim urządzeniu FSTD lub na statku powietrznym, w zakresie standardowych procedur operacyjnych związanych z operacjami specjalistycznymi, członek załogi lotniczej musi przystąpić do sprawdzianu umiejętności u operatora.”;

- r) pkt ORO.FC.330 otrzymuje brzmienie:

„ORO.FC.330 Szkolenia okresowe i sprawdziany – sprawdzian umiejętności u operatora

- a) Każdy członek załogi lotniczej musi zaliczyć szkolenie okresowe i sprawdziany umiejętności. W przypadku operacji specjalistycznych okresowe szkolenie i sprawdzian obejmują istotne aspekty związane z zadaniami specjalistycznymi opisanymi w instrukcji operacyjnej.
- b) Szczególną uwagę zwraca się na operacje wykonywane według IFR lub w nocy.
- c) Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.”;

s) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

ZGŁOSZENIE					
zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych					
Operator					
Imię i nazwisko albo nazwa:					
Miejsce, które jest głównym miejscem prowadzenia działalności przez operatora, lub – jeżeli operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności – miejsce, w którym operator prowadzi oficjalną działalność, lub siedziba bądź miejsce pobytu operatora, oraz miejsce, z którego kieruje się operacjami:					
Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:					
Eksplatacja statków powietrznych					
Data rozpoczęcia eksploatacji oraz data wejścia w życie zmiany:					
Informacje o statkach powietrznych, operacjach i organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu ⁽¹⁾ :					
Typ(-y) statków powietrznych, rejestracja(-e) i główna baza:					
MSN statku powietrznego ⁽²⁾	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny statku powietrznego ⁽³⁾	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji ⁽⁴⁾	Organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu ⁽⁵⁾
Operator uzyskuje uprzednie zatwierdzenie ⁽⁶⁾ lub zatwierdzenie szczególne ⁽⁷⁾ na niektóre operacje przed ich przeprowadzeniem.					
W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanych zatwierdzeń. Należy załączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych, w tym:					
— w stosownych przypadkach zatwierdzeń szczególnych przyznanych przez państwo trzecie;					
— nazwę operacji wykonanych z kredytem zaufania do działań operacyjnych (np. EFVS 200, SA CAT I itp.).					
W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanego zezwolenia na operacje specjalistyczne (jeżeli ma to zastosowanie, należy załączyć zezwolenie(-a)).					
W stosownych przypadkach wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do zastępowanych przez nie powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) (należy załączyć alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC)).					
Oświadczenia					
<input type="checkbox"/> Operator przestrzega, i będzie stale przestrzegać, zasadniczych wymagań określonych w załączniku V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz wymagań ustanowionych w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, spełnia wymagania określone w załączniku III (część ORO), załączniku V (część SPA), załączniku VI (część NCC) lub załączniku VIII (część SPO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012, a wszystkie loty będą prowadzone zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej, w myśl wymagań pkt ORO.GEN.110 lit. b) części ORO.					
<input type="checkbox"/> Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają: <ul style="list-style-type: none"> — ważne świadectwo zdadności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 lub – w przypadku statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim – zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji ICAO, oraz — jeżeli są wykorzystywane do przeprowadzenia działań z zakresu operacji specjalistycznych, ważną umowę leasingu zgodnie z pkt ORO.SPO.100. 					

<input type="checkbox"/>	Wszyscy członkowie załogi lotniczej posiadają licencję zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, w myśl wymogów pkt ORO.FC.100 lit. c) części ORO, a członkowie personelu pokładowego, w stosownych przypadkach, zostali przeszkoleni zgodnie z podczęścią CC części ORO.
<input type="checkbox"/>	(Jeżeli dotyczy) Operator wdraża uznaną normę branżową i wykazuje zgodność z tą normą. Oznaczenie referencyjne normy: Jednostka certyfikująca: Data ostatniej kontroli zgodności:
<input type="checkbox"/>	Operator powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach w okolicznościach mających wpływ na spełnianie przez niego zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogów określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012, zadeklarowanych właściwemu organowi niniejszym zgłoszeniem, a także o wszelkich zmianach w informacjach i wykazach AltMoC ujętych w niniejszym zgłoszeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymogami w pkt ORO.GEN.120 lit. a) części ORO.
<input type="checkbox"/>	Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.
Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego”	
<p>(¹) Jeżeli w formularzu zgłoszenia brakuje miejsca na podanie wszystkich wymaganych informacji, informacje te należy podać w osobnym załączniku. Załącznik należy opatrzyć datą i podpisem.</p> <p>(²) Numer seryjny producenta.</p> <p>(³) Jeżeli statek powietrzny jest również zarejestrowany przez posiadacza AOC, należy podać numer AOC posiadacza AOC.</p> <p>(⁴) Określenie »Rodzaj(-e) operacji« odnosi się do rodzaju operacji prowadzonych z użyciem danego statku powietrznego, np. operacji niezarobkowych lub operacji specjalistycznych, takich jak loty w celu wykonania zdjęć lotniczych i prowadzenia reklamy lotniczej, loty na potrzeby mediów informacyjnych, loty w celu wykonania zdjęć telewizyjnych i filmowych, operacje spadochronowe, skydiving, loty próbne po obsłudze.</p> <p>(⁵) Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu muszą zawierać nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia.</p> <p>(⁶) a) Operacje z jakimkolwiek wadliwym przyrządem, elementem wyposażenia, przedmiotem lub funkcją, zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) (pkt ORO.MLR.105 lit. b), f) i j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 i SPO.IDE.H.105).</p> <p>b) Operacje wymagające uprzedniego zezwolenia lub zatwierdzenia, w tym wszystkie poniższe:</p> <ul style="list-style-type: none"> — w przypadku operacji specjalistycznych, leasing z załogą i leasing bez załogi statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim (pkt ORO.SPO.100 lit. c)), — zarobkowe operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka (pkt ORO.SPO.110), — niezarobkowe operacje specjalistyczne z użyciem statków powietrznych o MOPSC większej niż 19, które są wykonywane bez członka personelu pokładowego pełniącego obowiązki (pkt ORO.CC.100 lit. d)), — stosowanie minimów operacyjnych IFR niższych niż opublikowane przez państwo (pkt NCC.OP.110 i SPO.OP.110), — uzupełnianie paliwa z obracającym się silnikiem(-ami) lub wirnikami (pkt NCC.OP.157); — operacje specjalistyczne (SPO) bez zapasu tlenu wykonywane na wysokości powyżej 10 000 stóp (pkt SPO.OP.195). <p>(⁷) Operacje zgodne z załącznikiem V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, w tym: podczęścią B »Operacje z nawigacją w oparciu o charakterystyki systemów (PBN)«, C »Operacje z określonymi specyfikacjami minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS)«, D »Operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)«, E »Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO) oraz operacje przy minimach widzialności«, G »Transport materiałów niebezpiecznych«, K »Morskie operacje śmigłowcowe« oraz N »Podejścia i odloty typu 'punkt w przestrzeni' (PinS) ze zredukowanymi minimami dla lotów VFR w przypadku śmigłowców«.</p>	

4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt CAT.GEN.MPA.100 otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.MPA.100 Obowiązki załogi

- a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu czynności, które są:
- 1) związane z bezpieczeństwem statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie oraz
 - 2) wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej.
- b) Członek załogi:
- 1) informuje dowódcę o każdej awarii, niesprawności, nieprawidłowym działaniu lub usterce, które mogą w jego ocenie mieć wpływ na zdarność statku powietrznego do lotu lub bezpieczeństwo jego eksploatacji, w tym mających związek z systemami awaryjnymi, o ile nie zostały one wcześniej zgłoszone przez innego członka załogi;
 - 2) informuje dowódcę o każdym incydencie, który stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu, o ile nie został on wcześniej zgłoszony przez innego członka załogi;
 - 3) postępuje zgodnie z odpowiednimi wymaganiami określonymi w ustanowionych przez operatora programach raportowania zdarzeń;
 - 4) przestrzega wszelkich obowiązujących go ograniczeń czasu lotu i służby (ang. *flight and duty time limitations*, FTL) oraz wymagań dotyczących odpoczynku;
 - 5) podejmując się wykonywania czynności dla więcej niż jednego operatora:
 - (i) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz czasów odpoczynku zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie ograniczeń czasu lotu i służby (FTL);
 - (ii) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie z obowiązującymi wymaganiami FTL oraz
 - (iii) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne w odniesieniu do lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie statku powietrznego.
- c) Członek załogi nie wykonuje czynności na pokładzie statku powietrznego:
- 1) pod wpływem substancji psychoaktywnych bądź będąc niezdolnym do służby z powodu urazu, przemęczenia, zażywania leków, choroby lub z innego podobnego powodu;
 - 2) po nurkowaniu głębokościowym lub oddaniu krwi, chyba że po upływie stosownego czasu;
 - 3) jeżeli nie spełnia stosownych wymagań medycznych;
 - 4) w razie jakichkolwiek wątpliwości co do zdolności wypełnienia czynności powierzonych mu do wykonania; lub
 - 5) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.5 załącznika V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.”;

b) dodaje się pkt CAT.OP.MPA.101 w brzmieniu:

„CAT.OP.MPA.101 Sprawdzanie i nastawienie wysokościomierza

- a) Operator ustanawia procedury sprawdzania wysokościomierza przed każdym odlotem.
- b) Operator ustanawia procedury nastawiania wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające procedury ustanowione przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej, w stosownych przypadkach.”;

c) pkt CAT.OP.MPA.107 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.107 Odpowiednie lotnisko

Operator uznaje lotnisko za odpowiednie, jeżeli w przewidywanym czasie użycia, lotnisko będzie dostępne i wyposażone w niezbędne usługi pomocnicze, takie jak służby ruchu lotniczego (ATS), wystarczające oświetlenie, środki łączności, komunikaty meteorologiczne, pomoce nawigacyjne i służby ratunkowe.”;

d) pkt CAT.OP.MPA.110 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.110 Minima operacyjne lotniska

- a) Operator określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.
- b) Metoda stosowana do określenia minimów operacyjnych lotniska musi uwzględniać wszystkie poniższe elementy:
 - 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
 - 2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;
 - 3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego (AFM);
 - 4) odpowiednie doświadczenie operacyjne operatora;
 - 5) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;
 - 6) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastrukturę;
 - 7) wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP);
 - 8) przeszkody w strefach wznoszenia i niezbędne marginesy przewyższenia;
 - 9) skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie;
 - 10) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów;
 - 11) cechy lotniska i dostępne służby żeglugi powietrznej (ANS);
 - 12) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;
 - 13) warunki określone w specyfikacjach operacyjnych, w tym we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych;
 - 14) wszelkie niestandardowe cechy lotniska, procedury podejścia wg wskazań przyrządów lub środowiska.
- c) Sposoby ustalania minimów operacyjnych lotnisk są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.
- d) Metoda stosowana przez operatora do określania minimów operacyjnych lotniska oraz wszelkie zmiany tej metody muszą zostać zatwierdzone przez właściwy organ.”;

e) pkt CAT.OP.MPA.115 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.115 Technika lotu przy podejściu – samoloty

- a) Wszystkie operacje podejścia wykonuje się jako operacje podejścia ustabilizowanego, o ile właściwy organ nie zatwierdzi innej procedury dla określonego podejścia do konkretnej drogi startowej.
- b) Technika podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (CDFA) jest stosowana w operacjach podejścia z wykorzystaniem procedur podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wyjątkiem tych konkretnych dróg startowych, dla których właściwy organ zatwierdził inną technikę lotu.”;

f) pkt CAT.OP.MPA.245 i CAT.OP.MPA.246 otrzymują brzmienie:

„CAT.OP.MPA.245 Warunki meteorologiczne – wszystkie statki powietrzne

- a) W lotach IFR dowódca:
 - 1) przystępuje do wykonania lotu; lub
 - 2) w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu, kontynuuje lot poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu ATS,

wyłącznie jeżeli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub wymagane lotnisko(-a) zapasowe spełniają lub przewyższają minima planowania.

- b) W lotach IFR dowódca kontynuuje lot w kierunku planowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najnowsze dostępne mu informacje wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne na tym lotnisku docelowym lub na co najmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego spełniają lub przewyższają stosowne minima operacyjne lotnisk.
- c) W lotach VFR dowódca przystępuje do wykonania lotu, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na tej części trasy, która ma być przebyta w locie VFR, będą w odpowiednim czasie spełniać lub przewyższać limity dla lotów VFR.

CAT.OP.MPA.246 Warunki meteorologiczne – samoloty

Oprócz przestrzegania CAT.OP.MPA.245, w lotach IFR wykonywanych na samolotach, dowódca kontynuuje lot poza:

- a) punkt decyzji, gdy wykorzystywana jest procedura zmniejszenia ilości paliwa/energii na nieprzewidziane okoliczności (ang. *reduced contingency fuel*, RCF); lub
- b) punkt decyzyjny w przypadku korzystania z procedury lotniska izolowanego,

wyłącznie jeżeli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub wymagane lotnisko(-a) zapasowe spełniają lub przewyższają stosowne minima operacyjne lotniska.”;

- g) pkt CAT.OP.MPA.247 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W lotach VFR nad obszarami wodnymi bez widoczności brzegu wykonywanych przy użyciu śmigłowców, dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują na to, że pułap chmur będzie powyżej 600 stóp w dzień lub 1 200 stóp w nocy.”;

- h) pkt CAT.OP.MPA.265 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.265 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu dowódca upewnia się, że:

- a) warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz
- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiąarów statku powietrznego;
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;

- i) pkt CAT.OP.MPA.300 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.300 Warunki do podejścia i lądowania

Przed przystąpieniem do operacji podejścia dowódca upewnia się, że:

- a) warunki meteorologiczne na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej/FATO nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiąarach zawartych w instrukcji operacyjnej; oraz
- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiąarów statku powietrznego;
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;

j) pkt CAT.OP.MPA.305 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.305 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

- a) W przypadku samolotów, jeżeli podawana widzialność (VIS) lub decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej punktu, w którym samolot znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do segmentu podejścia końcowego (FAS), w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.
- b) W przypadku śmigłowców, jeżeli podawana wartość RVR wynosi mniej niż 550 m, a decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej punktu, w którym śmigłowiec znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do FAS, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.
- c) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.
- d) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.
- e) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku gdy nie podano żadnej wartości RVR, a podana wartość VIS jest mniejsza niż obowiązujące minimum, ale przeliczona widzialność meteorologiczna (CMV) jest co najmniej równa wartości obowiązującego minimum, wówczas podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.”;

k) pkt CAT.OP.MPA.310 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.310 Procedury operacyjne – względna wysokość progowa – samoloty

Operator ustanawia procedury operacyjne mające zapewnić przekraczanie progu drogi startowej przez samolot wykonujący trójwymiarową (3D) operację podejścia do lądowania według wskazań przyrządów z bezpiecznym marginesem wysokości oraz w konfiguracji i położeniu do lądowania.”;

l) dodaje się pkt CAT.OP.MPA.312 w brzmieniu:

„CAT.OP.MPA.312 Operacje EFVS 200

- a) Operator, który zamierza wykonywać operacje EFVS 200, zapewnia, aby:
 - 1) statek powietrzny posiadał certyfikat uprawniający do planowanych operacji;
 - 2) wykorzystywano wyłącznie drogi startowe, FATO i procedury podejścia wg wskazań przyrządów (IAP) odpowiednie dla operacji EFVS;
 - 3) członkowie załogi lotniczej posiadali kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;
 - 4) ustanowiono procedury operacyjne;
 - 5) wszelkie istotne informacje dokumentowano w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
 - 6) wszelkie istotne informacje dokumentowano w programie obsługi technicznej;
 - 7) przeprowadzono oceny bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa operacji; oraz
 - 8) w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględniono możliwości stosowanego systemu.
 - b) Operator nie może wykonywać operacji EFVS 200 podczas wykonywania operacji LVO.
 - c) Niezależnie od lit. a) ppkt 1) operator może korzystać z systemów polepszających widzenie podczas lotu, które spełniają minimalne kryteria w zakresie wykonywania operacji EFVS 200, pod warunkiem uzyskania zgody właściwego organu.”;
- 5) w załączniku V wprowadza się następujące zmiany:
- a) tytuł podczęści E otrzymuje brzmienie: „Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO) i operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych”;

b) pkt SPA.LVO.100 otrzymuje brzmienie:

„SPA.LVO.100 Operacje przy ograniczonej widzialności i operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych

Operator wykonuje następujące operacje wyłącznie, jeżeli zostały one zatwierdzone przez właściwy organ:

- a) start w warunkach widoczności, w których wartość RVR wynosi 400 m;
- b) operacje podejścia według wskazań przyrządów w warunkach ograniczonej widzialności; oraz
- c) operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych, z wyjątkiem operacji EFVS 200, które nie podlegają szczególnemu zatwierdzeniu.”;

c) pkt SPA.LVO.105 otrzymuje brzmienie:

„SPA.LVO.105 Kryteria uzyskania szczególnego zatwierdzenia

Aby uzyskać szczególne zatwierdzenie wymagane w pkt SPA.LVO.100, operator musi wykazać, że:

- a) w przypadku operacji podejścia przy ograniczonej widzialności, operacji LVTO przy RVR poniżej 125 m oraz operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych statek powietrzny posiada certyfikat uprawniający do planowanych operacji;
- b) członkowie załogi lotniczej posiadają kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu, zgodnie z pkt SPA.LVO.120;
- c) ustanowiono procedury operacyjne w odniesieniu do planowanych operacji;
- d) dokonano wszelkich istotnych zmian w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- e) dokonano wszelkich istotnych zmian w programie obsługi technicznej;
- f) ustanowiono procedury w celu zapewnienia przydatności lotnisk, w tym procedur lotów według wskazań przyrządów, w odniesieniu do planowanych operacji, zgodnie z pkt SPA.LVO.110; oraz
- g) w odniesieniu do planowanych operacji przeprowadzono ocenę bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa.”;

d) pkt SPA.LVO.110 otrzymuje brzmienie:

„SPA.LVO.110 Wymogi dotyczące lotniska, w tym procedury lotów według wskazań przyrządów

Operator zapewnia, aby operacje LVO i operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych wykonywano wyłącznie z wykorzystaniem lotnisk, w tym procedur lotów według wskazań przyrządów, odpowiednich do planowanych operacji.”;

e) uchyla się pkt SPA.LVO.115;

f) pkt SPA.LVO.120 otrzymuje brzmienie:

„SPA.LVO.120 Kompetencje załogi lotniczej

- a) Operator zapewnia, aby załoga lotnicza posiadała kwalifikacje do wykonywania planowanych operacji.
- b) Operator zapewnia, aby każdy członek załogi lotniczej miał ukończone szkolenie i sprawdziany z wynikiem pozytywnym dla wszystkich rodzajów operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) i operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych, w odniesieniu do których udzielono zatwierdzenia. Takie szkolenia i sprawdziany:
 - 1) obejmują wstępne i okresowe szkolenia i sprawdziany;
 - 2) obejmują procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
 - 3) są dostosowane do rodzaju technologii wykorzystywanych przy wykonywaniu planowanych operacji; oraz
 - 4) uwzględniają ryzyko związane z czynnikiem ludzkim, występujące w przypadku planowanych operacji.

- c) Operator przechowuje dokumentację szkoleń i kwalifikacji członków załogi lotniczej.
- d) Szkolenia i sprawdziany przeprowadzane są przez odpowiednio wykwalifikowany personel. W przypadku szkoleń oraz sprawdzianów w locie i na symulatorze lotów personel prowadzący szkolenie i przeprowadzający sprawdziany musi posiadać kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.”;
- g) pkt SPA.NVIS.120 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) Lotów nie wykonuje się poniżej minimów pogodowych obowiązujących dla danego typu operacji nocnych.”;
- h) pkt SPA.HOFO.120 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) *Położone na lądzie lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego.* Niezależnie od przepisów pkt CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 i SPO.OP.151 pilot dowódca/dowódca nie musi określać lotniska zapasowego dla lotniska docelowego w operacyjnym planie lotu podczas lotów z lokalizacji morskiej do lotniska lądowego, jeżeli zapewniono wystarczającą rezerwę na wypadek nieprzewidzianych okoliczności w celu zapewnienia bezpiecznego powrotu z lokalizacji morskiej.”;
- i) pkt SPA.HOFO.125 otrzymuje brzmienie:

„SPA.HOFO.125 Procedury standardowego podejścia dla operacji morskich (OSAP)

- a) Operator ustanawia procedury w celu zapewnienia, aby procedury standardowego podejścia dla operacji morskich (OSAP) stosowano wyłącznie, wówczas gdy:
 - 1) śmigłowiec jest w stanie podawać informacje nawigacyjne i informacje w czasie rzeczywistym o przeszkodach w otoczeniu w celu zapewnienia przewyższenia nad przeszkodami; oraz
 - 2) jedno z poniższych:
 - (i) minimalną względną wysokość schodzenia (MDH) określa się przy użyciu radiowysokościomierza lub urządzenia o równoważonym działaniu; lub
 - (ii) stosuje się minimalną bezwzględną wysokość schodzenia (MDA), w której uwzględniono odpowiedni margines.
- b) Jeżeli operator stosuje procedury OSAP do platform stacjonarnych lub jednostek pływających, lot wykonuje się podczas operacji w załodze wieloosobowej.
- c) Punkt podjęcia decyzji musi zapewniać odpowiednie przewyższenie nad przeszkodami podczas wykonywania procedury nieudanego podejścia z każdego punktu docelowego, dla którego planowane jest podejście OSAP.
- d) Podejście kontynuuje się po przekroczeniu punktu podjęcia decyzji lub poniżej minimalnej wysokości bezwzględnej/względnej zniżania (MDA/H) tylko po uzyskaniu odniesienia wzrokowego do punktu docelowego.
- e) W przypadku operacji z załogą jednoosobową uwzględniane wysokości MDA/H i punkt podjęcia decyzji są odpowiednio zwiększane.
- f) Jeżeli podejście OSAP wykonuje się w stacjonarnej lokalizacji morskiej (nieruchoma instalacja lub zakotwiczona jednostka pływająca), a w systemie nawigacji jest dostępna wiarygodna pozycja GNSS takiej lokalizacji, należy stosować system GPS/system nawigacji obszarowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa podejścia OSAP.
- g) Operator uwzględnia procedury OSAP w programach wstępnych i okresowych szkoleń i sprawdzianów.”;
- j) dodaje się podczęść N w brzmieniu:

„PODCZEŚĆ N

PODEJŚCIA I ODLOTY TYPU »PUNKT W PRZESTRZENI« ZE ZREDUKOWANYMI MINIMAMI DLA LOTÓW VFR (PINS-VFR) W PRZYPADKU ŚMIGŁOWCÓW

SPA.PINS-VFR.100 Podejścia i odloty typu »punkt w przestrzeni« (PinS) ze zredukowanymi minimami dla lotów VFR w przypadku śmigłowców

- a) Operator stosuje zredukowane minima operacyjne dla lotów VFR wyłącznie wówczas, gdy uzyskał zezwolenie od właściwego organu.

- b) Zredukowane minima operacyjne dla lotów VFR stosuje się wyłącznie w przypadku lotu śmigłowcem z segmentem według IFR oraz wyłącznie w jednym z następujących przypadków:
- 1) segment lotu wykonywany według VFR następuje bezpośrednio po podejściu PinS śmigłowca z zamiarem wylądowania na pobliskim lotnisku dla śmigłowców lub w miejscu operacji lotniczej;
 - 2) segment lotu wykonywany według VFR następuje bezpośrednio po podejściu PinS śmigłowca z zamiarem wykonania operacji z wykorzystaniem urządzeń dźwigowych w pobliskim miejscu wykonania operacji z podwieszoną osobą (HEC) lub miejscu wykonywania operacji HHO;
 - 3) segmentem lotu wykonywanym według VFR jest segment odlotu z zamiarem przejścia do IFR w pobliskiej początkowej pozycji odlotu.
- c) Operator określa procedury operacyjne stosowane w przypadku wykonywania lotu przy zredukowanych minimach operacyjnych dla lotów VFR.
- d) Operator zapewnia, aby członkami załogi lotniczej były osoby posiadające doświadczenie i przeszkolone w zakresie wykonywania operacji przy zredukowanych minimach operacyjnych dla lotów VFR.”;
- 6) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się pkt NCC.OP.101 w brzmieniu:

„NCC.OP.101 Sprawdzanie i nastawienie wysokościomierza

- a) Operator ustanawia procedury sprawdzania wysokościomierza przed każdym odlotem.
 - b) Operator ustanawia procedury nastawiania wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające procedury ustanowione przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej, w stosownych przypadkach.”;
- b) pkt NCC.OP.110 otrzymuje brzmienie:

„NCC.OP.110 Minima operacyjne lotniska – ogólne

- a) Operator określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.
- b) Metoda stosowana do określenia minimów operacyjnych lotniska musi uwzględniać wszystkie poniższe elementy:
 - 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
 - 2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;
 - 3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego (AFM);
 - 4) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;
 - 5) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastrukturę;
 - 6) wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP);
 - 7) przeszkody w strefach wznoszenia i niezbędne marginesy przewyższenia;
 - 8) wszelkie niestandardowe cechy lotniska, procedury podejścia wg wskazań przyrządów lub środowiska;
 - 9) skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie;
 - 10) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów;
 - 11) cechy lotniska i dostępne służby żeglugi powietrznej (ANS);
 - 12) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;

- 13) warunki określone we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych; oraz
- 14) odpowiednie doświadczenie operacyjne operatora.
- c) Sposoby ustalania minimów operacyjnych lotnisk są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.”;
- c) uchyla się pkt NCC.OP.111;
- d) pkt NCC.OP.112 otrzymuje brzmienie:

„NCC.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

- a) MDH dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) opublikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
 - 2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub
 - 3) DH/MDH z poprzedzającej procedury podejścia wg wskazań przyrządów.
- b) Minimalna widzialność dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:
- 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana; lub
 - 2) minimalna widzialność z tabeli 1.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna VIS (w metrach)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

- e) pkt NCC.OP.145 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony ze wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu według IFR, obejmuje:
- 1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz
 - 2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków meteorologicznych.”;
- f) dodaje się pkt NCC.OP.147 i NCC.OP.148 w brzmieniu:

„NCC.OP.147 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – samoloty

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

- a) w przypadku lotniska zapasowego przy dostępnej operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH mniejszej niż 250 stóp
- 1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m i 800 m powyżej minimów RVR/VIS odpowiednich dla operacji podejścia według wskazań przyrządów, w zależności która z tych wartości jest wyższa; lub

- b) w przypadku lotniska zapasowego przy operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH lub MDH równej przynajmniej 250 stóp
 - 1) pułap chmur co najmniej 400 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 3 000 m; lub
- c) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów
 - 1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 5 000 m.

NCC.OP.148 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – śmigłowce

Operator wybiera lotnisko jako lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) –

- a) w przypadku lotniska zapasowego z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów (IAP):
 - 1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy; lub
- b) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:
 - 1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp lub równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy.”;
- g) pkt NCC.OP.150 lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska startu dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu są na poziomie lub poniżej stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.”;
- h) pkt NCC.OP.180 lit. a) i b) otrzymuje brzmienie:
 - „a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.
 - b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.”;
- i) pkt NCC.OP.195 otrzymuje brzmienie:

„NCC.OP.195 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

- a) warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz
- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiągniętych statku powietrznego;
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;

j) pkt NCC.OP.225 otrzymuje brzmienie:

„NCC.OP.225 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do operacji podejścia pilot dowódca upewnia się, że:

- a) warunki meteorologiczne na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej/FATO nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiągnięciach zawartych w instrukcji operacyjnej; oraz
- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiągnięć statku powietrznego; oraz
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;

k) pkt NCC.OP.230 otrzymuje brzmienie:

„NCC.OP.230 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

- a) W przypadku samolotów, jeżeli podawana widzialność (VIS) lub decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej punktu, w którym samolot znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do segmentu podejścia końcowego (FAS), w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.
- b) W przypadku śmigłowców, jeżeli podawana wartość RVR wynosi mniej niż 550 m, a decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej punktu, w którym śmigłowiec znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do FAS, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.
- c) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.
- d) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.
- e) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku gdy nie podano żadnej wartości RVR, a podana wartość VIS jest mniejsza niż obowiązujące minimum, ale przeliczona widzialność meteorologiczna (CMV) jest co najmniej równa wartości obowiązującego minimum, wówczas podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.
- f) Niezależnie od przepisów lit. a) i b) w przypadku braku zamiaru lądowania podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do DA/H lub MDA/H. Nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.”;

l) dodaje się pkt NCC.OP.235 w brzmieniu:

„NCC.OP.235 Operacje EFVS 200

- a) Operator, który zamierza wykonywać operacje EFVS 200 z kredytem zaufania do działań operacyjnych i bez szczególnego zatwierdzenia, zapewnia, aby:
 - 1) statek powietrzny posiadał certyfikat uprawniający do planowanych operacji;
 - 2) wykorzystywano wyłącznie drogi startowe, FATO i procedury podejścia wg wskazań przyrządów odpowiednie dla operacji EFVS;
 - 3) członkowie załogi lotniczej posiadali kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;
 - 4) ustanowiono procedury operacyjne;
 - 5) wszelkie istotne informacje dokumentowano w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
 - 6) wszelkie istotne informacje dokumentowano w programie obsługi technicznej;

- 7) przeprowadzono oceny bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa operacji; oraz
 - 8) w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględniono możliwości stosowanego systemu.
- b) Operator nie może wykonywać operacji EFVS 200 podczas wykonywania operacji LVO.
 - c) Niezależnie od lit. a) ppkt 1) operator może korzystać z systemów polepszających widzenie podczas lotu, które spełniają minimalne kryteria w zakresie wykonywania operacji EFVS 200, pod warunkiem uzyskania zgody właściwego organu.”;
- 7) w załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się następujący pkt NCO.OP.101 w brzmieniu:

„NCO.OP.101 Sprawdzenie i nastawienie wysokościomierza

- a) Przed każdym odlotem pilot dowódca sprawdza, czy wysokościomierz działa prawidłowo.
 - b) Pilot dowódca stosuje odpowiednie nastawienie wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniając każdą procedurę ustaloną przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej.”;
- b) uchyla się pkt NCO.OP.105;
 - c) pkt NCO.OP.110, NCO.OP.111 i NCO.OP.112 otrzymują brzmienie:

„NCO.OP.110 Minima operacyjne lotniska – samoloty i śmigłowce

- a) Dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) pilot dowódca określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.
- b) W stosownych przypadkach w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględnia się wszystkie poniższe elementy:
 - 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
 - 2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;
 - 3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM);
 - 4) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;
 - 5) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastruktury;
 - 6) wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP), jeżeli została ustalona;
 - 7) przeszkody w strefach wznoszenia i marginesy przewyższenia;
 - 8) kompetencje i odpowiednie doświadczenie operacyjne pilota dowódcy;
 - 9) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów, jeżeli ją ustanowiono;
 - 10) cechy lotniska i rodzaj służby żeglugi powietrznej (ANS), jeżeli jest dostępna;
 - 11) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;
 - 12) warunki określone we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych.

NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska — dwuwymiarowe (2D) i trójwymiarowe (3D) operacje podejścia

- a) Wysokość względna decyzji (DH) stosowna dla trójwymiarowej (3D) operacji podejścia lub dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia z wykorzystaniem techniki podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (CDFA) nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
 - 1) wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;

- 2) w stosownych przypadkach, wysokość względna decyzji lub minimalna względna wysokość schodzenia opublikowanej procedury podejścia;
 - 3) minimum systemu przewidziane w tabeli 1;
 - 4) minimalna wysokość względna decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.
- b) Wartość MDH dla dwuwymiarowej (2D) operacji podejścia bez wykorzystania techniki podejścia końcowego ze stałym zniżaniem (CDFA) nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 2) w stosownych przypadkach MDH opublikowanej procedury podejścia;
 - 3) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
 - 4) MDH określona w instrukcji AFM, jeżeli jest tam podana.

Tabela 1

Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar podejścia precyzyjnego (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Podejście typu »punkt w przestrzeni« – śmigłowce	250
LOC z lub bez DME	250
SRA (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec przynajmniej na 2 Mm)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

- a) MDH dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
 - 1) opublikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
 - 2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub
 - 3) DH/MDH z poprzedzającej procedury podejścia wg wskazań przyrządów.
- b) Minimalna widzialność dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:
 - 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana; lub
 - 2) minimalna widzialność z tabeli 1.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna VIS (w metrach)	1 500	1 500	2 400	3 600”;

d) pkt NCO.OP.135 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony ze wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu według IFR, obejmuje:

- 1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz
- 2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków meteorologicznych.”;

e) pkt NCO.OP.140, NCO.OP.141 i NCO.OP.142 otrzymują brzmienie:

„NCO.OP.140 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne dla miejsca docelowego wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – pułap chmur co najmniej 1 000 stóp powyżej wysokości DH/MDH dla dostępnej procedury podejścia wg wskazań przyrządów (IAP) oraz widzialność co najmniej 5 000 m.

NCO.OP.141 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – śmigłowce

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne dla miejsca docelowego wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – pułap chmur co najmniej 1 000 stóp powyżej wysokości DH/MDH dla dostępnej procedury podejścia wg wskazań przyrządów oraz widzialność co najmniej 3 000 m.

NCO.OP.142 Lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego – operacje podejścia według wskazań przyrządów

Pilot dowódca wybiera lotnisko jako lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli:

- a) procedura podejścia wg wskazań przyrządów bez konieczności użycia GNSS jest dostępna na lotnisku docelowym lub na lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego albo
- b) spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - 1) urządzenia pokładowe GNSS obsługują system wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym SBAS;
 - 2) lotnisko docelowe, dowolne lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego i trasa między nimi znajdują się na obszarze obsługi SBAS;
 - 3) oczekuje się, że w przypadku nieoczekiwanego braku dostępności systemu SBAS dostępny jest system wspomagający oparty na wyposażeniu pokładowym ABAS;
 - 4) zostaje wybrana procedura podejścia wg wskazań przyrządów (na lotniku docelowym albo na lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego), która nie jest uzależniona od dostępności systemu SBAS;
 - 5) w przypadku braku dostępności GNSS lot można bezpiecznie wykonać dzięki odpowiednim czynnościom przewidzianym w sytuacjach awaryjnych.”;

f) dodaje się pkt NCO.OP.143 i NCO.OP.144 w brzmieniu:

„NCO.OP.143 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – samoloty

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

- a) w przypadku lotniska zapasowego przy dostępnej operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH mniejszej niż 250 stóp
 - 1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości względnej decyzji (DH) lub minimalnej względnej wysokości schodzenia (MDH) związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m; lub
- b) w przypadku lotniska zapasowego przy operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH lub MDH równej przynajmniej 250 stóp
 - 1) pułap chmur co najmniej 400 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 3 000 m; lub
- c) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:
 - 1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 5 000 m.

NCO.OP.144 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – śmigłowce

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

- a) w przypadku lotniska zapasowego z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów:
 - 1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy; lub
 - b) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:
 - 1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy.”;
- g) pkt NCO.OP.160 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
- „a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.
 - b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.”;
- h) pkt NCO.OP.175 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.175 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

- a) z dostępnych informacji wynika, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz

- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiąarów statku powietrznego;
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;
- i) pkt NCO.OP.205 i NCO.OP.206 otrzymują brzmienie:

„NCO.OP.205 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, że:

- a) z dostępnych informacji wynika, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo podejścia, lądowania lub nieudanego podejścia; oraz
- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiąarów statku powietrznego; oraz
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.

NCO.OP.206 Warunki do podejścia i lądowania – śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, że:

- a) z dostępnych informacji wynika, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia strefy końcowego podejścia i startu (FATO) nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo podejścia, lądowania lub nieudanego podejścia; oraz
 - b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiąarów statku powietrznego;
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;
- j) pkt NCO.OP.210 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.210 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia – samoloty i śmigłowce

- a) Jeżeli decydująca wartość RVR dla zamierzonej do użycia przy lądowaniu drogi startowej wynosi mniej niż 550 m (lub mniej niż jakakolwiek inna wartość ustalona zgodnie z zatwierdzeniem na podstawie SPA.LVO), operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej punktu, w którym statek powietrzny znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do segmentu podejścia końcowego, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.
 - b) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.
 - c) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.”;
- 8) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:
- a) dodaje się pkt SPO.OP.101 w brzmieniu:

„SPO.OP.101 Sprawdzenie i nastawienie wysokościomierza

- a) Operator ustanawia procedury sprawdzania wysokościomierza przed każdym odlotem.
- b) Operator ustanawia procedury nastawiania wysokościomierza dla wszystkich faz lotu, uwzględniające procedury ustanowione przez państwo lotniska lub państwo przestrzeni powietrznej, w stosownych przypadkach.”;

b) pkt SPO.OP.110 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.110 Minima operacyjne lotniska – samoloty i śmigłowce

- a) Operator określa minima operacyjne lotniska dla każdego planowanego do użycia lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego, aby zapewnić separację statku powietrznego od terenu i przeszkód oraz ograniczyć ryzyko utraty odniesienia wzrokowego podczas segmentu lotu z widocznością w czasie operacji podejścia według wskazań przyrządów.
- b) Metoda stosowana do określenia minimów operacyjnych lotniska musi uwzględniać wszystkie poniższe elementy:
- 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
 - 2) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji, uzyskania odniesienia wzrokowego lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, lądowania i nieudanego podejścia;
 - 3) wszelkie warunki lub ograniczenia podane w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego (AFM);
 - 4) wymiary i charakterystyki dróg startowych/stref końcowego podejścia i startu (ang. *final approach and take-off area*, FATO), które mogą być wybrane do użycia;
 - 5) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych i infrastruktury;
 - 6) wysokość bezwzględna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCA/H) dla procedur podejścia wg wskazań przyrządów (IAP);
 - 7) przeszkody w strefach wznoszenia i niezbędne marginesy przewyższenia;
 - 8) wszelkie niestandardowe cechy lotniska, procedury podejścia wg wskazań przyrządów lub lokalnego środowiska;
 - 9) skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie;
 - 10) procedurę podejścia wg wskazań przyrządów;
 - 11) cechy lotniska i dostępne służby żeglugi powietrznej (ANS);
 - 12) wszelkie minima, które mogą zostać ogłoszone przez państwo lotniska;
 - 13) warunki określone we wszelkich szczególnych zatwierdzeniach operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) lub operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych; oraz
 - 14) odpowiednie doświadczenie operacyjne operatora.
- c) Sposoby ustalania minimów operacyjnych lotnisk są określane przez operatora w instrukcji operacyjnej.”;
- c) uchyla się pkt SPO.OP.111;
- d) pkt SPO.OP.112 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

- a) Minimalna względna wysokość schodzenia (MDH) dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) opublikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
 - 2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub
 - 3) wysokość względna decyzji (DH)/MDH z poprzedzającej procedury podejścia wg wskazań przyrządów.
- b) Minimalna widzialność dla operacji podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:
- 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana; lub
 - 2) minimalna widzialność z tabeli 1.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna VIS (w metrach)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

e) pkt SPO.OP.140 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi być zaznajomiony ze wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu według IFR, obejmuje:

- 1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz
- 2) zaplanowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków meteorologicznych.”;

f) dodaje się pkt SPO.OP.143 i SPO.OP.144 w brzmieniu:

„SPO.OP.143 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – samoloty

Lotniska nie określa się jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego, chyba że dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy):

- a) w przypadku lotniska zapasowego przy dostępnej operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH mniejszej niż 250 stóp
 - 1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m i 800 m powyżej minimów RVR/VIS odpowiednich dla operacji podejścia według wskazań przyrządów, w zależności która z tych wartości jest wyższa; albo
- b) w przypadku lotniska zapasowego przy operacji podejścia według wskazań przyrządów przy DH lub MDH równej przynajmniej 250 stóp
 - 1) pułap chmur co najmniej 400 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z operacją podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 3 000 m; lub
- c) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów
 - 1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp i równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 5 000 m.

SPO.OP.144 Minima planowania w odniesieniu do lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego – śmigłowce

Operator wybiera lotnisko jako lotnisko zapasowego dla lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu albo od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) –

- a) w przypadku lotniska zapasowego z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów:
 - 1) pułap chmur co najmniej 200 stóp powyżej wysokości DH lub MDH związanej z procedurą podejścia wg wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy; lub

- b) w przypadku lotniska zapasowego bez procedury podejścia wg wskazań przyrządów:
 - 1) pułap chmur wynoszący co najmniej 2 000 stóp lub równy minimalnej bezpiecznej wysokości lotu IFR w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m w dzień lub 3 000 m w nocy.”;
- g) pkt SPO.OP.145 lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska startu dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu są na poziomie lub poniżej stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.”;
- h) pkt SPO.OP.170 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
 - „a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.
 - b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.”;
- i) pkt SPO.OP.180 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.180 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

- a) warunki meteorologiczne na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz
- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiąarów statku powietrznego;
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;
- j) pkt SPO.OP.210 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.210 Warunki do podejścia i lądowania – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do operacji podejścia pilot dowódca upewnia się, że:

- a) warunki meteorologiczne na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej/FATO nie uniemożliwią bezpiecznego wykonania podejścia, lądowania lub odejścia na drugi krąg, z uwzględnieniem danych o osiąarach zawartych w instrukcji operacyjnej; oraz
- b) wybrane minima operacyjne lotniska są odpowiednie dla wszystkich następujących elementów:
 - 1) działającego wyposażenia naziemnego;
 - 2) działających systemów statku powietrznego;
 - 3) osiąarów statku powietrznego;
 - 4) kwalifikacji załogi lotniczej.”;
- k) pkt SPO.OP.215 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.215 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

- a) W przypadku samolotów, jeżeli podawana widzialność (VIS) lub decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej punktu, w którym samolot znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; albo

- 2) do segmentu podejścia końcowego (FAS), w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.
 - b) W przypadku śmigłowców, jeżeli podawana wartość RVR wynosi mniej niż 550 m, a decydująca wartość RVR w odniesieniu do drogi startowej wykorzystywanej do lądowania jest niższa od obowiązującego minimum, operacji podejścia według wskazań przyrządów nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej punktu, w którym śmigłowiec znajduje się na wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do FAS, w przypadku gdy wartość DH lub MDH wynosi ponad 1 000 stóp.
 - c) Jeżeli nie ustanowiono wymaganego odniesienia wzrokowego, nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.
 - d) Jeżeli nie utrzymano wymaganego odniesienia wzrokowego po osiągnięciu DA/H lub MDA/H, niezwłocznie wykonuje się odejście na drugi krąg.
 - e) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku gdy nie podano żadnej wartości RVR, a podana wartość VIS jest mniejsza, ale przeliczona widzialność meteorologiczna (CMV) jest większa niż wartość obowiązującego minimum, wówczas podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.
 - f) Niezależnie od przepisów lit. a) i b) w przypadku braku zamiaru lądowania podejście według wskazań przyrządów można kontynuować do DA/H lub MDA/H. Nieudane podejście wykonuje się w chwili osiągnięcia lub przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H.”;
- l) dodaje się pkt SPO.OP.235 w brzmieniu:

„SPO.OP.235 Operacje EFVS 200

- a) Operator, który zamierza wykonywać operacje EFVS 200 z kredytem zaufania do działań operacyjnych i bez szczególnego zatwierdzenia, zapewnia, aby:
 - 1) statek powietrzny posiadał certyfikat uprawniający do planowanych operacji;
 - 2) wykorzystywano wyłącznie drogi startowe, FATO i procedury podejścia wg wskazań przyrządów odpowiednie dla operacji EFVS;
 - 3) członkowie załogi lotniczej posiadali kwalifikacje do wykonywania planowanej operacji i ustanowiono program szkoleń i sprawdzianów dla członków załogi lotniczej oraz odpowiedniego personelu biorącego udział w przygotowaniu lotu;
 - 4) ustanowiono procedury operacyjne;
 - 5) wszelkie istotne informacje dokumentowano w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
 - 6) wszelkie istotne informacje dokumentowano w programie obsługi technicznej;
 - 7) przeprowadzono oceny bezpieczeństwa i ustanowiono wskaźniki skuteczności działania w celu monitorowania poziomu bezpieczeństwa operacji; oraz
 - 8) w ramach minimów operacyjnych lotniska uwzględniono możliwości stosowanego systemu.
- b) Operator nie może wykonywać operacji EFVS 200 podczas wykonywania operacji LVO.
- c) Niezależnie od lit. a) ppkt 1) operator może korzystać z systemów polepszających widzenie podczas lotu, które spełniają minimalne kryteria w zakresie wykonywania operacji EFVS 200, pod warunkiem uzyskania zgody właściwego organu.”.