

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/217****z dnia 1 lutego 2023 r.****w sprawie sprostowania rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do niektórych niespójności w wymogach wprowadzonych rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/1387 oraz rozporządzeniami (UE) 2021/1296 i (UE) 2021/2237**

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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/2237 <sup>(2)</sup> zmieniono pkt ORO.FC.146 załącznika III (część ORO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(3)</sup>. W pkt ORO.FC.146 lit. f) ppkt 2 odniesienie do pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 2 należy zastąpić odniesieniem do pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 1, który ma znaczenie dla operacji lotniczych.
- (2) Zmieniając pkt CAT.POL.A.230 i CAT.POL.A.235 załącznika IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/1387 <sup>(4)</sup>, wprowadzono błąd dotyczący dopuszczania do lotu samolotów. Wymogi określone w pkt CAT.POL.A.230 lit. e) i CAT.POL.A.235 lit. e) należy stosować łącznie, a nie alternatywnie.
- (3) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/1296 <sup>(5)</sup> wprowadzono zmiany do pkt CAT.OP.MPA.150 załącznika IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Przez przeoczenie nie wprowadzono wynikających z nich zmian w pkt CAT.POL.A.215 i CAT.POL.A.415 w tym załączniku. W związku z tym odniesienie prawne jest błędne i błąd ten należy skorygować.
- (4) Rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2021/1296 wprowadzono również zmiany w pkt SPO.POL.110 załącznika VIII (część SPO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, polegające na zmianie brzmienia lit. a), b) i c) tego punktu. W ramach tych zmian skreślono jednak również dawne lit. d) i e), co nie było zamierzone. W pkt SPO.POL.110 należy zatem ponownie wprowadzić dawne lit. d) i e) ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) 2021/1296, tj. od dnia 30 października 2022 r.
- (5) Należy zatem odpowiednio sprostować rozporządzenie (UE) nr 965/2012.
- (6) Wymogi ustanowione w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ds. stosowania wspólnych zasad bezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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 (Dz.U. L 450 z 16.12.2021, s. 21).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1387 z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań dotyczących obliczania osiągow samolotu podczas lądowania oraz standardów oceny stanu nawierzchni drogi startowej, aktualizacji informacji na temat niektórych elementów wyposażenia i wymogów bezpieczeństwa statku powietrznego oraz operacji wykonywanych bez zezwolenia na wykonywanie operacji o wydłużonym zasięgu (Dz.U. L 229 z 5.9.2019, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1296 z dnia 4 sierpnia 2021 r. zmieniające i poprawiające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących planowania zapotrzebowania na paliwo/energię i zarządzania paliwem/energią oraz w odniesieniu do wymogów dotyczących programów wsparcia i testów psychologicznych załogi lotniczej, a także badań na obecność substancji psychoaktywnych (Dz.U. L 282 z 5.8.2021, s. 5).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

W załącznikach III (część ORO), IV (część CAT) i VIII (część SPO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się sprostowania zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2*

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

Pkt 3 załącznika stosuje się od dnia 30 października 2022 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 1 lutego 2023 r.

*W imieniu Komisji*  
*Przewodnicząca*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ZAŁĄCZNIK

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

- 1) załącznik III (część ORO) pkt ORO.FC.146 lit. f) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
  - „2) operacje CAT wykonywane przez samoloty spełniające kryteria określone w pkt ORO.FC.005 lit. b) ppkt 1.”;
- 2) w załączniku IV (część CAT) wprowadza się następujące sprostowania:
  - a) pkt CAT.POL.A.215 lit. c) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
    - „3) zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska, na którym zakłada się lądowanie samolotu po wystąpieniu niesprawności silnika z uwzględnieniem wymaganych rezerw paliwa właściwych dla lotniska zapasowego, zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.181, przy użyciu bezpiecznej procedury.”;
  - b) pkt CAT.POL.A.230 lit. e) otrzymuje brzmienie:
    - „e) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:
      - 1) będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych; oraz
      - 2) będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.”;
  - c) pkt CAT.POL.A.235 lit. e) otrzymuje brzmienie:
    - „e) Na potrzeby dopuszczenia do lotu zakłada się, że samolot:
      - 1) będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach bezwietrznych; oraz
      - 2) będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru, charakterystykę manewrową samolotu na ziemi oraz inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.”;
  - d) pkt CAT.POL.A.415 lit. e) otrzymuje brzmienie:
    - „e) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska, na którym zakłada się lądowanie samolotu po wystąpieniu niesprawności silnika z uwzględnieniem wymaganych rezerw paliwa właściwych dla lotniska zapasowego, zgodnie z pkt CAT.OP.MPA.181, przy użyciu bezpiecznej procedury.”;
- 3) w pkt SPO.POL.110 załącznika VIII (część SPO) dodaje się lit. d) i e) w brzmieniu:
  - „d) Pilot dowódca dopilnowuje, aby:
    - 1) załadunek statku powietrznego odbywał się pod nadzorem personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje;
    - 2) ładunek handlowy był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.
  - e) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, zgodne z wymogami określonymi w lit. a)–d). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje zamierzonych operacji.”.