

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/394

z dnia 13 marca 2018 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w zakresie usunięcia wymagań dotyczących operacji lotniczych wykonywanych balonami

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002⁽¹⁾ i dyrektywę 2004/36/WE, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanowiono warunki dotyczące bezpieczeństwa kilku rodzajów operacji lotniczych wykonywanych statkami powietrznymi różnych kategorii, w tym operacji wykonywanych balonami.
- (2) Rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/395⁽³⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów. Od dnia rozpoczęcia stosowania wspomnianego powyżej rozporządzenia takie operacje nie powinny już dłużej podlegać ogólnym zasadom dotyczącym operacji lotniczych, określonym w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012. Przepisy w zakresie nadzoru nad operacjami lotniczymi sprawowanego przez właściwe organy państw członkowskich, określone w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 oraz w załączniku II do tegoż rozporządzenia, powinny jednak nadal mieć zastosowanie do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów, ponieważ wymagania te nie są specyficzne dla jakiegokolwiek operacji lotniczej, lecz mają zastosowanie horyzontalnie w odniesieniu do wszelkich takich operacji.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby uwzględnić nowe przepisy mające zastosowanie do operacji wykonywanych balonami, a także, w stosownych przypadkach, jasniej sformułować przepisy w tym zakresie zawarte we wspomnianym rozporządzeniu.
- (4) Mając na uwadze bliskie powiązania między tymi dwoma rozporządzeniami, datę rozpoczęcia stosowania zmian do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 określonych w niniejszym rozporządzeniu należy dostosować do daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) 2018/395.
- (5) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii⁽⁴⁾ zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe wymagania dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (zob. s. 10 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽⁴⁾ Opinia nr 01/2016 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 6 stycznia 2016 r., przedłożona Komisji. Rozporządzenie dotyczące zmiany europejskich przepisów dotyczących eksploatacji balonów.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców i szybowców, w tym dotyczące inspekcji na płycie statków powietrznych operatorów objętych nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo, kiedy znajdują się one na lotniskach położonych na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów.

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również szczegółowe przepisy dotyczące warunków wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, z wyjątkiem balonów, wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego, uprawnień i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz warunków, w których – ze względów bezpieczeństwa – przeprowadzanie operacji lotniczych jest zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków.

3. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczegółowe przepisy dotyczące warunków i procedur dokonywania zgłoszeń przez operatorów prowadzących zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu samolotów, śmigłowców i szybowców lub niezarobkowe operacje przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, dotyczących ich zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i dostępności środków na ten cel, a także warunków i procedur sprawowania nadzoru nad takimi operatorami.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu sterowców.”;

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów. W odniesieniu do takich operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów innych niż balony gazowe na uwięzi zastosowanie mają jednak wymagania w zakresie sprawowania nadzoru określone w art. 3.”;

2) w art. 2 dodaje się pkt 1a) i 1b) w brzmieniu:

„1a) »balon« oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny z załogą, który nie posiada napędu silnikowego i utrzymuje się w locie w wyniku wykorzystania gazu lżejszego od powietrza albo zainstalowanego w balonie ogrzewacza powietrza; w tym balony gazowe, balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej, a także sterowce na ogrzane powietrze, mimo iż posiadają one napęd silnikowy;

1b) »balon gazowy na uwięzi« oznacza balon gazowy z systemem przytrzymującym, za którego pomocą jest on na stałe zakotwiczony w ustalonym punkcie podczas operacji.”;

3) w art. 3 ust. 1 dodaje się akapit drugi w brzmieniu:

„Systemy administrowania i zarządzania właściwych organów państw członkowskich i Agencji muszą spełniać wymagania określone w załączniku II.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Operatorzy wykorzystują samolot, śmigłowiec lub szybowiec do celów operacji zarobkowego transportu lotniczego (zwanymi dalej »operacjami CAT«) wyłącznie zgodnie z wymaganiami określonymi w załącznikach III i IV.”;

b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) samolotów, śmigłowców i szybowców wykorzystywanych do transportu materiałów niebezpiecznych (ang. *Dangerous Goods*, DG);”;

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Operatorzy samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, a także operatorzy szybowców, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym niezarobkowych operacjach specjalistycznych, eksploatują statki powietrzne wyłącznie zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku VII.”;
- d) ust. 5 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) inne samoloty i śmigłowce, a także szybowce, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.”;
- e) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Operatorzy eksploatują samolot, śmigłowiec lub szybowiec do celów zarobkowych operacji specjalistycznych wyłącznie zgodnie z wymaganiami określonymi w załącznikach III i VIII.”;
- 5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. W drodze odstępstwa od art. 5 niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów art. 5 ust. 4 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów podczęści P załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 (*) dotyczących zezwolenia na lot, następujące loty wykonuje się w dalszym ciągu zgodnie z wymaganiami określonymi w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę:
- a) loty związane z wprowadzaniem nowych lub modyfikacją istniejących typów samolotów, śmigłowców lub szybowców wykonywane przez organizacje zajmujące się projektowaniem lub produkcją w ramach przysługujących im przywilejów;
- b) loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania samolotu, śmigłowca lub szybowca na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy, eksportu lub inne podobne potrzeby.
- (*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;
- b) w ust. 4a zdanie wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 1 i art. 6 następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym oraz przy użyciu szybowców mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII.”;
- 6) art. 8 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 8
- Ograniczenia czasu lotu**
1. Operacje CAT podlegają wymaganiom określonym w podczęści FTL załącznika III.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1 działalność taksówki powietrznej, operacje służb ratownictwa medycznego oraz operacje CAT wykonywane przez jednego pilota, prowadzone przy użyciu samolotów, podlegają wymaganiom określonym w prawie krajowym, o których mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i w części Q załącznika III do tegoż rozporządzenia.
3. W drodze odstępstwa od ust. 1 operacje CAT wykonywane przy użyciu śmigłowców oraz operacje CAT wykonywane przy użyciu szybowców muszą spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.
4. Operacje niezarobkowe, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne, prowadzone przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym, a także zarobkowe operacje specjalistyczne prowadzone przy użyciu samolotów, śmigłowców i szybowców, muszą w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.”;

7) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Wymagania określone w załącznikach II i VII stosuje się od dnia 25 sierpnia 2013 r. do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców. Państwa członkowskie, które przed dniem 8 kwietnia 2019 r. podjęły zgodnie z prawem Unii decyzję o niestosowaniu niektórych lub wszystkich tych wymagań do takich operacji na ich terytorium, podają przedmiotowe decyzje do wiadomości publicznej. Jeżeli jakkolwiek taka decyzja obowiązuje nadal do dnia 8 kwietnia 2020 r., przestaje ona mieć zastosowanie od tej daty.

3. Wymagania określone w załącznikach II, III, VII i VIII stosuje się od dnia 1 lipca 2014 r. do operacji specjalistycznych wykonywanych przy użyciu szybowców. Państwa członkowskie, które przed dniem 8 kwietnia 2019 r. podjęły zgodnie z prawem Unii decyzję o niestosowaniu niektórych lub wszystkich tych wymagań do takich operacji na ich terytorium, podają przedmiotowe decyzje do wiadomości publicznej. Jeżeli jakkolwiek taka decyzja obowiązuje nadal do dnia 8 kwietnia 2020 r., przestaje ona mieć zastosowanie od tej daty.”;

b) ust. 5 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) operacji CAT wykonywanych przy użyciu szybowców – od dnia 1 lipca 2014 r. Państwa członkowskie, które przed dniem 8 kwietnia 2019 r. podjęły zgodnie z prawem Unii decyzję o niestosowaniu niektórych lub wszystkich tych wymagań do takich operacji na ich terytorium, podają przedmiotowe decyzje do wiadomości publicznej. Jeżeli jakkolwiek taka decyzja obowiązuje nadal do dnia 8 kwietnia 2020 r., przestaje ona mieć zastosowanie od tej daty.”;

8) w załącznikach I, II, III, IV, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2019 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

1) w załączniku I pkt 120 otrzymuje brzmienie:

„120) »Ładunek handlowy« oznacza całkowitą masę pasażerów, bagażu, ładunku i przenośnego sprzętu specjalistycznego oraz ewentualnego balastu.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ARO.GEN.345 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Otrzymałszy zgłoszenie od organizacji prowadzącej lub zamierzającej prowadzić działalność, w przypadku której takie zgłoszenie jest wymagane, właściwy organ sprawdza, czy zgłoszenie to zawiera wszystkie informacje wymagane zgodnie z pkt ORO.DEC.100 załącznika III (część ORO) do niniejszego rozporządzenia lub – w przypadku operatorów balonów – wszystkie informacje wymagane zgodnie z pkt BOP.ADD.100 załącznika II (część BOP) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 (*), oraz przekazuje danej organizacji potwierdzenie odbioru zgłoszenia.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).”;

b) pkt ARO.GEN.350 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nieudzielenie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji zgodnie z pkt ORO.GEN.140 załącznika III (część ORO) do niniejszego rozporządzenia lub – w przypadku operatorów balonów – zgodnie z pkt BOP.ADD.015 oraz BOP.ADD.035 załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, podczas zwykłych godzin pracy i po dwóch pisemnych żądaniach;”;

c) tytuł pkt ARO.OPS.110 otrzymuje brzmienie:

„ARO.OPS.110 Umowy leasingu samolotów i śmigłowców”;

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ORO.GEN.110 lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) Niezależnie od przepisów lit. j) operatorzy prowadzący operacje zarobkowe przy użyciu któregośkolwiek z wymienionych poniżej statków powietrznych zapewniają odbycie przez załogę lotniczą odpowiedniego szkolenia lub odprawy w zakresie materiałów niebezpiecznych, aby załoga ta nabyła umiejętność rozpoznawania niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych wnoszonych na pokład przez pasażerów lub jako ładunek:

1) szybowiec;

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

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

b) w pkt ORO.MLR.101 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem operacji przy użyciu jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MOPSC nie większej niż 5 lub jednosilnikowych nieskomplikowanych technicznie śmigłowców o MOPSC nie większej niż 5, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych zgodnie z VFR w dzień, a także operacji przy użyciu szybowców, podstawowa struktura instrukcji operacyjnej jest następująca:”;

c) pkt ORO.FC.005 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu szybowców; lub”;

- d) pkt ORO.CC.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Liczebność i skład personelu pokładowego ustala się zgodnie z pkt 7.a załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, uwzględniając czynniki operacyjne lub okoliczności danego lotu, który ma być wykonywany. Do lotu wykonywanego przez statek powietrzny o MOPSC większej niż 19, przewożącego co najmniej jednego pasażera, wyznacza się co najmniej jednego członka personelu pokładowego.”;
- 4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt CAT.GEN.105 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) tytuł punktu otrzymuje brzmienie:
- „CAT.GEN.105 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce”;**
- (ii) skreśla się lit. d);
- b) w pkt CAT.GEN.NMPA.100 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo szybowca od momentu rozpoczęcia procedury startu do czasu ostatecznego zatrzymania się szybowca po zakończeniu lotu.”;
- (ii) skreśla się lit. d);
- c) skreśla się pkt CAT.GEN.NMPA.105;
- d) pkt CAT.GEN.NMPA.140 lit. a) pkt 19 otrzymuje brzmienie:
- „19) dokumentacja dotycząca masy i wyważenia.”;
- e) pkt CAT.OP.NMPA.105 otrzymuje brzmienie:
- „CAT.OP.NMPA.105 Procedury przeciwhałasowe – motoszybowce**
- Dowódca uwzględni wpływ hałasu emitowanego przez statek powietrzny, zapewniając jednak jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.”;
- f) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.110;
- g) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.135;
- h) pkt CAT.OP.NMPA.140 otrzymuje brzmienie:
- „CAT.OP.NMPA.140 Palenie tytoniu na pokładzie**
- Palenie tytoniu na pokładzie szybowca jest zabronione.”;
- i) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.165;
- j) skreśla się pkt CAT.OP.NMPA.180;
- k) w podczęści C skreśla się sekcję 5;
- l) w podczęści D skreśla się sekcję 4;
- 5) w załączniku VII (część NCO) wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt NCO.GEN.102 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) tytuł punktu otrzymuje brzmienie:
- „NCO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce”;**
- (ii) skreśla się lit. d);

- b) pkt NCO.GEN.103 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) rozpocząć się i zakończyć na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, z wyjątkiem szybowców;”;
- c) w pkt NCO.GEN.105 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) pkt 4 ppkt (iii) oraz (iv) otrzymują brzmienie:
- „(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że – w stosownych przypadkach – lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z pkt NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 lub NCO.IDE.S.105;
- (iv) masa statku powietrznego oraz położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatowności do lotu;”;
- (ii) lit. f) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa, kiedy przebywa na swoim stanowisku; oraz”;
- d) skreśla się pkt NCO.GEN.106;
- e) pkt NCO.GEN.135 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Niezależnie od przepisów lit. a), podczas lotów szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–8 oraz lit. a) pkt 11, 12 i 13, można przewozić w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.”;
- f) skreśla się pkt NCO.OP.121;
- g) skreśla się pkt NCO.OP.127;
- h) pkt NCO.OP.150 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.150 Przewóz pasażerów

Pilot dowódca zapewnia, by przed rozpoczęciem i po rozpoczęciu kołowania, startu i lądowania, a także zawsze, kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub koję i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system przytrzymujący.”;

- i) pkt NCO.OP.156 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.156 Palenie tytoniu na pokładzie – szybowce

Palenie tytoniu na pokładzie szybowca jest zabronione.”;

- j) skreśla się pkt NCO.OP.176;
- k) pkt NCO.OP.185 otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.185 Gospodarka paliwem w locie

Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego nie jest mniejsza od sumy ilości paliwa potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych i planowanej rezerwy paliwa wymaganej zgodnie z pkt NCO.OP.125 i NCO.OP.126.”;

- l) skreśla się pkt NCO.OP.215;
- m) pkt NCO.POL.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) W każdej fazie operacji załadunek, masa oraz położenie środka ciężkości (ang. *centre of gravity*, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w równoważnym dokumencie.”;

- n) pkt NCO.POL.105 otrzymuje brzmienie:

„NCO.POL.105 Ważenie

a) Operator zapewnia, by masę oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania danego statku powietrznego. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.

b) Ważenie przeprowadzane jest:

- 1) w przypadku samolotów i śmigłowców – przez producenta statku powietrznego lub przez zatwierdzoną organizację obsługową; oraz
- 2) w przypadku szybowców – przez producenta statku powietrznego lub zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.”;

o) w podczęści D skreśla się sekcję 4;

p) pkt NCO.SPEC.115 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w liście kontrolnej określono inaczej.”;

q) pkt NCO.SPEC.120 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, specjalista zadaniowy pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w liście kontrolnej określono inaczej.”;

6) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt SPO.GEN.102 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł punktu otrzymuje brzmienie:

„SPO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce”;

(ii) skreśla się lit. d);

b) pkt SPO.GEN.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w SOP określono inaczej.”;

c) pkt SPO.GEN.106 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, specjalista zadaniowy pozostaje przypięty na wyznaczonym mu stanowisku, chyba że w SOP określono inaczej.”;

d) pkt SPO.GEN.107 lit. a) pkt 4 ppkt (iii) oraz (iv) otrzymują brzmienie:

„(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) lub – w stosownych przypadkach – równoważnego dokumentu, zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105 lub SPO.IDE.S.105;

(iv) masa statku powietrznego oraz położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatości do lotu.”;

- e) skreśla się pkt SPO.GEN.108;
- f) pkt SPO.GEN.140 lit. c) otrzymuje brzmienie:
 - „c) Niezależnie od przepisów lit. a), podczas lotów szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 1–10 oraz lit. a) pkt 13–19, można przewozić w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.”;
- g) skreśla się pkt SPO.OP.121;
- h) skreśla się pkt SPO.OP.132;
- i) pkt SPO.OP.160 otrzymuje brzmienie:

„SPO.OP.160 Użycie słuchawek nagłownych

Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi lotniczej, musi mieć na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie i używać ich jako podstawowego urządzenia do komunikacji ze służbami ATS, innymi członkami załogi oraz specjalistami zadaniowymi.”;

- j) skreśla się pkt SPO.OP.181;
- k) skreśla się pkt SPO.OP.225;
- l) pkt SPO.POL.100 lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego muszą być zgodne z ograniczeniami określonymi w odpowiedniej instrukcji.”;
- m) pkt SPO.POL.105 otrzymuje brzmienie:

„SPO.POL.105 Masa i wyważenie

- a) Operator zapewnia, by masę oraz położenie środka ciężkości statku powietrznego ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania danego statku powietrznego. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.
- b) Ważenie przeprowadzane jest:
 - 1) w przypadku samolotów i śmigłowców – przez producenta statku powietrznego lub przez zatwierdzoną organizację obsługową; oraz
 - 2) w przypadku szybowców – przez producenta statku powietrznego lub zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.”;
- n) w podczęści D skreśla się sekcję 4;
- o) skreśla się pkt SPO.SPEC.PAR.120.